

**DIE PROBLEMATIK DER KOHLENTARIFENTWICKLUNG
UNTER DEM EINFLUSS DER MONTAN-UNION**

**INAUGURAL-DISSERTATION
ZUR ERLANGUNG DES DOKTORGRADES
DER HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER ALBERT-LUDWIGS-UNIVERSITÄT FREIBURG IM BREISGAU**

eingereicht im Mai 1957

**EBERHARD FREDEKE
Diplom-Volkswirt
Lahr im Schwarzwald**

DIE PROBLEMATIK DER KOHLENTARIFENTWICKLUNG UNTER DEM EINFLUSS DER MONTAN-UNION

**INAUGURAL-DISSERTATION
ZUR ERLANGUNG DES DOKTORGRADES
DER HOHEN RECHTS- UND STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT
DER ALBERT-LUDWIGS-UNIVERSITÄT FREIBURG IM BREISGAU**



eingereicht im Mai 1957

EBERHARD FREDEKE

Diplom-Volkswirt

Lahr im Schwarzwald



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41545305_0003

Die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts
in der Schweiz und in Deutschland
und in der Schweiz und in Deutschland
in der Schweiz und in Deutschland

Diese Arbeit wurde mit Unterstützung der Hohen
Behörde der Europäischen Gemeinschaft für Kohle
und Stahl veröffentlicht. Der Verfasser trägt
jedoch die alleinige Verantwortung.

Dekan: Professor Dr.Thomas Würtenberger

1. Referent: Professor Dr.Alfons Schmitt

2. Referent: Professor Dr.Folkert Wilken

Tag der mündlichen Prüfung: 17.Juli 1957

MEINEN LIEBEN ELTERN
IN DANKBARKEIT

I n h a l t s ü b e r s i c h t

=====

	Seite
Verzeichnis der Abkürzungen	8
Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen	9
Literaturverzeichnis	11
Vorwort	19

I. Teil

Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl und die geographischen Grundlagen ihrer Kohlenwirtschaft

§ 1	<u>Die Zielsetzung der Europäischen Gemeinschaft</u>	21
	I. Grundformen der Integration	21
	II. Kritik der Teillösung	22
	III. Motive für die Gründung der Montanunion	24
	IV. Der gemeinsame Markt als ökonomisches Mittel der Integration	25
	V. Der Integrationsvorgang	26
	VI. Konstruktion der Europäischen Gemeinschaft	29
	VII. Voraussetzungen für die Funktionsfähigkeit der Montanunion	31
§ 2	<u>Standorte der Kohlenförderung in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl</u>	34
	I. Das Kohlenpotential der Montanunion	34
	II. Die Kohlenvorkommen in der Bundesrepublik Deutschland	38
	III. Die Kohlenvorkommen der Niederlande	41
	IV. Die Steinkohlengebiete in Belgien	42
	V. Die Steinkohlenreviere in Frankreich	44
	VI. Das Saargebiet	45
	VII. Die Kohlenvorkommen in Italien	46
§ 3	<u>Grundstruktur der kohlenwirtschaftlichen Verflech- tung in der Europäischen Gemeinschaft</u>	48
	I. Verbrauchergruppen	48
	II. Standorte der Kohlengroßverbraucher	48
	III. Absatzbeziehungen der Reviere	50
§ 4	<u>Verkehrsträger und Transportwege der Kohle</u>	62
	I. Die Transportmittel	62
	II. Hauptverkehrsströme	64

II. Teil

Die Beeinflussung der Kohlentarife durch die Vertrags-
bestimmungen der Europäischen Gemeinschaft bis zur
Eröffnung des gemeinsamen Kohlenmarktes

§ 5	<u>Die Kohlentarife in den Gemeinschaftsländern vor</u> <u>Eröffnung des gemeinsamen Marktes</u>	71
	I. Die Kohlentarife der Deutschen Bundesbahn	73
	II. Die Brennstofftarife der französischen Eisenbahn	82
	III. Die Brennstofftarife der belgischen Eisenbahn	88
	IV. Die Brennstofftarife der luxemburgischen Eisenbahn	90
	V. Die Brennstofftarife der niederländischen Eisenbahn	91
	VI. Die Brennstofftarife der italienischen Eisenbahn	94
	VII. Internationale Verbandstarife	96
§ 6	<u>Die Vertragsbestimmungen der Europäischen Gemein-</u> <u>schaft auf dem Gebiet des Verkehrswesens</u>	98
	I. Der ökonomische Sinn einer Tarifbeeinflussung	98
	II. Arten der Verzerrungen im Verkehrswesen	101
	III. Die vertraglichen Bestimmungen	102
	IV. Definition der vergleichbaren Lage	106
	V. Die Verhältnisse bei der Binnenschifffahrt und im Straßenverkehr	114
	VI. Fristen für die Durchführung der Vertrags- bestimmungen	115
§ 7	<u>Die Beseitigung der offensichtlichen Diskrimi-</u> <u>nierungen</u>	118
	I. Begriff	118
	II. Klassifizierung der Ausnahmetarife	120
	III. Die Maßnahmen der ersten Tarifbeeinflussungs- etappe	127
	IV. Einige wichtige Maßnahmen zur Beseitigung offensichtlicher Diskriminierungen und deren Auswirkungen	132
	V. Beurteilung der Maßnahmen zur Beseitigung offensichtlicher Diskriminierungen	138

III. Teil

Die direkten internationalen Montanttarife

§ 8	<u>Zweck der direkten internationalen Tarife der EGKS</u>	
	I. Das Wesen des Frachtenbruchs an der Grenze	142
	II. Wirkungen des Frachtenbruchs	149

	Seite
§ 9 <u>Die Vorschläge für die Erstellung der direkten internationalen Tarife der Montanunion</u>	152
I. Das einheitliche Barème	152
II. Leitsätze für die Bildung direkter Montantarife	155
III. Ermäßigung der Binnentarife durch einen Reduktionskoeffizienten	159
IV. Anstoß der Endstaffel des Tarifs im Empfangsland	159
V. Gewogener Durchschnitt der nationalen Barèmes	160
§ 10 <u>Die Formel C als gewähltes Bildungsprinzip der direkten internationalen Montantarife</u>	165
I. Beurteilung der Formel C	165
II. Begrenzung der Degressionskoeffizienten für die Teilstreckenfrachten im grenzüberschreitenden Verkehr	169
III. Vereinheitlichung der Degression in den Anfangsentfernungen	172
IV. Sonstige Bestimmungen des Abkommens vom 21. März 1955	178
§ 11 <u>Die praktische Durchführung der Formel C</u>	181
I. Der allgemeine Montantarif	182
II. Die besonderen Montantarife	192

IV. Teil

Ergebnisse der Einführung direkter internationaler Brennstofftarife in der Europäischen Gemeinschaft 197

§ 12 <u>Einflüsse auf die Absatzbereiche der Kohlenreviere</u>	
I. Theoretisch abzuleitende Ergebnisse	198
II. Reine Frachtuntersuchung	204
III. Die Frachtänderungen im Zusammenhang mit den Basispreisen	214
IV. Nachfragereaktionen	228
§ 13 <u>Auswirkungen auf die Verkehrsträger</u>	237
I. Beeinflussung der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt	237
II. Auswirkungen auf die Finanzlage und Tarifgestaltung der Eisenbahnen	249
§ 14 <u>Abschließende Betrachtung</u>	269

Wortlaut der Vertragsbestimmungen für das Transportwesen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl 277

Tabellenanhang 279

Verzeichnis der Abkürzungen

=====

AT	= Ausnahmetarif
CFL	= Chemin de Fer Luxembourgeois
CIM	= Convention Internationale concernant le Transport des Marchandises par Chemin de Fer
DB	= Deutsche Bundesbahn
DEGT	= Deutscher Eisenbahngütertarif
EGKS	= Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl
FS	= Ferrovie dello Stato
IUG	= Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn- frachtverkehr
IÜP	= Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn- Personen- und Gepäckverkehr
NS	= Nederlandsche Spoorwegen N.V.
SEB=EdS	= Saarländische Eisenbahnen, Eisenbahnen des Saarlandes
SNCB	= Société Nationale des Chemins de Fer Belges
SNCF	= Société Nationale des Chemins de Fer Français

Verzeichnis der Tabellen und Abbildungen

=====

A. <u>Tabellen im Text</u>	Seite
1: Steinkohlenförderung, Kokserzeugung und Herstellung von Braunkohlenbriketts in der EGKS im Jahr 1955	36
2: Steinkohlenförderung nach Revieren im Jahr 1955	47
3: Austausch an festen Brennstoffen zwischen den Ländern der EGKS im Jahr 1955	53
4: Lieferungen des Ruhrreviers im Jahr 1953	56
5: Die Absatzstruktur des niederländischen Reviers Limburg in den Jahren 1953 und 1954	58
6: Anteile der öffentlichen Verkehrsträger am Gesamtversand von Kohle innerhalb der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1950 bis 1955	63
7: Übersicht über die nach Art.70 Abs.2 als diskriminierend festgestellten Brennstofftarife der Eisenbahnen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl	129
8: Beförderung der aus den Mitgliedstaaten der EGKS bezogenen Kohlenmengen auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn in den Jahren 1952 und 1954	133
9: Wichtigste Änderungen bei den Brennstofftarifen als Folge der Beseitigung der Diskriminierungen	140
10: Verzeichnis der für den internationalen Transport von Kohlen, Koks und Briketts innerhalb der EGKS anzuwendenden Frachttafeln des direkten Montan-tarifs	187
11: Kohlenfrachtsenkungen durch die direkten internationalen Montantarife für verschiedene Entfernungen in der Verkehrsrichtung Frankreich-Deutschland	200
12: Verminderung der vom französischen Staat an die Kohlenwirtschaft gezahlten Subventionen aufgrund von Frachtverbilligungen	225
13: Zwischenstaatliches Austauschvolumen von mineralischen Brennstoffen innerhalb der EGKS in den Jahren 1952 - 1955	232
14: Belieferung Süddeutschlands mit Kohle von der Ruhr und von Saar/Lothringen in den Jahren 1952 - 1955	240
15: Kohlenverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebiets	240

<u>Tabelle</u>	Seite
16: Aufteilung der Brennstofftransportmengen von der Ruhr nach Lothringen auf Eisenbahn und Schifffahrt in den Jahren 1952 - 1955	244
17: Entwicklung des Verkehrs von Brennstoffen in den wichtigsten Eisenbahnverbindungen zwischen den Ländern der Gemeinschaft in den zweiten Halbjahren von 1952 - 1955	252

B. Tabellen im Anhang

I. Währungs-Umrechnungskurse der Eisenbahnen nach dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956	279
II. Kohlenfrachten von verschiedenen Revieren nach verschiedenen Orten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl nach dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956 (Frachten nach den Regelтарifen für Einzelsendungen von 20 t)	280 - 283
III. Einstandspreise für Ruhr- und Saarkohle an verschiedenen Orten in Süddeutschland nach dem Stand a) vom 1.1.1953 und b) vom 1.5.1956	284 - 285

C. Abbildungen

I. Die Stein- und Braunkohlenvorkommen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (Übersichtskarte)	37
II. Verlauf der Frachtgrenzen für einige wichtige Steinkohlenreviere in der EGKS aufgrund der Kohlenregeltarife nach dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956 (Übersichtskarte)	207
III. Frachtsatzkurven der Kohlenregeltarife der Eisenbahnen in der EGKS nach dem Stand vom 30.4.1955 und 1.11.1956 (graphische Darstellung)	256

- - - - -

L i t e r a t u r - V e r z e i c h n i s

=====

- | | |
|-------------------|---|
| Adolph, Ernst | Ruhrkohlenbergbau, Transportwesen und Eisenbahntarifpolitik, Berlin 1927 |
| Albrecht, K. | Probleme und Methoden der wirtschaftlichen Integration, Kieler Vorträge des Instituts für Weltwirtschaft, NF.1, Kiel 1951 |
| Arntzen, Rolf | Die Verkehrspolitik der Montanunion, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jahrgang 1955, Seite 404 |
| Bachmann, H. | Westeuropäische Wirtschaftsunion oder wirtschaftliche Zusammenarbeit?, Zürich und St.Gallen 1950 |
| | -- Partielle Wirtschaftsunion?, Außenwirtschaft Jg.1950, S.237 |
| Birkendahl, A. | Die Auswirkungen der Montanunion auf den Verkehr, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jg.1953, S.11 |
| von Bissing, W.M. | Verkehrspolitik, Berlin 1956 |
| Boender, P. | Die niederländischen Eisenbahnen als kommerzielles Unternehmen, Vorträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 1, Göttingen 1954 |
| Brandt, Leo | Der Verkehr an Rhein und Ruhr im Spannungsfeld Europa, Europa-Verkehr, Jg.1955, S.89 |
| Engländer, Oskar | Theorie des Güterverkehrs und der Frachtsätze, Jena 1924 |
| Etzcel, Franz | Der Schuman-Plan und seine Auswirkungen auf den Verkehr, Binnenschiffsnachrichten, Jg.1952, Heft 10 |
| | -- Zur europäischen Integration, Auszüge aus einer Rede vor der Industrie- und Handelskammer Essen am 7.6.1955 |
| Feindler, R. | Die Wahl des Verkehrsmittels vom Verkehrsnutzer aus gesehen, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg.1955, S.265 |
| Friedensburg, F. | Die Bergwirtschaft der Erde, 4.Auflage, Stuttgart 1948 |
| Frohne, E. | Die gemeinsamen Probleme des europäischen Eisenbahnverkehrs, Die Bundesbahn, Jg.29/1955, S.66 |

- Frohne, E. Die gemeinsamen Probleme der europäischen Eisenbahnen und ihre Stellung zur Verkehrsintegration, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg.1954, S.49
- Gaedke, Jürgen Das Recht der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Textsammlung mit Anmerkungen, München und Berlin 1954
- Gregor Tariff Fragen im südwestdeutschen Wirtschaftsraum mit besonderer Berücksichtigung der peripheren Gebiete, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg.1954, S.25
- Gumz, W., und Regul, R. Die Kohle, Essen 1954
- Hahn, C. Der Schuman-Plan, München 1953
- Hallstein, W., Predöhl, A. und Baade, F. Probleme des Schuman-Plans, Kieler Vorträge des Instituts für Weltwirtschaft, NF.2, Kiel 1951
- Haußmann, F. Der Schuman-Plan im europäischen Zwielicht, München 1952
- Heeckt, Hugo Der Verkehr als Integrationsfaktor der Europawirtschaft, Kieler Studien, Kiel 1956
- Hoffmann, W. Vollbeschäftigung und europäische Wirtschaftspolitik, Zeitschrift für Nationalökonomie, Jg.1952, S.494
- Wirtschafts- und sozialpolitische Probleme einer europäischen Integration, Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik, Jg.1954, S.41
- Hutter, R. Die direkten internationalen Tarife der Montanunion, Internationale Transportzeitschrift, Jg.1955, S.901
- Jürgensen, Harald Die westeuropäische Montanindustrie und ihr gemeinsamer Markt; Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Band 10, Göttingen 1955
- Die Montanunion in den Funktionsgrenzen der Teilintegration, Wirtschaftsdienst. Jg.1955, S.623
- Klaer, Werner Die Entwicklung des Kohlenverkehrs und der Kohlentarife seit 1945, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1952, S.166
- Das Verkehrswesen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl; Schiene und Straße 1953, herausgegeben von Leo Brandt, S.41
- Das Transportwesen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1954, S.26

Klaer, Werner

Transport - hüben und drüben; Das Parlament, Spezialausgabe zum Thema Montan-Union, 4.Jg.1954, Nr.50, S.8

- Verkehrsprobleme der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg.1955, S.49
- Zur Technik der Tarifbildung im internationalen Montanverkehr, Deutsche Verkehrs-Zeitung, 9.Jg.1955, Nr.29, S.8
- Öffentlichkeit, Gleichbehandlung und Freiheit in den Verkehrsbestimmungen des Montanvertrages, Internat.Archiv für Verkehrswesen Jg.1956, S.145
- Die Auswirkungen der Montanunion auf das europäische Verkehrswesen, Kurzfassung eines vor der Bezirksvereinigung Hamburg der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und der Handelskammer Hamburg am 16.2.1956 gehaltenen Vortrags, Drucksache 1257/56 d der Hohen Behörde

v.Koeppen, U.

Europäische Verkehrsfragen im Bereich der Binnenschifffahrt, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jg.1955, S.169

Lehmann, Karl

Die Kohlengrundlagen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Essen 1953

Linden, Alfred

Verkehrsprobleme des Bergbaus in der Montanunion; Der Volkswirt, Jg.1954, Beilage zu Nr.37

Linden, Walter

Transportwege der Ruhrkohle, Kohlenzeitung, Jg.1955, S.173

- Welche Faktoren beeinflussen die Wahl des Verkehrsmittels?, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg.1955, S.271
- Zur Problematik der Beförderungspflicht; Schiene und Straße, Jg.1955, S.37
- Die Zukunft der Eisenbahntarife, national und international gesehen; Europäische Verkehrsfragen, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Heft 11, Düsseldorf 1956
- Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, Basel 1956

Meyer, H.R.

Meyer, F.W., und
Zottmann, A.

Der Schuman-Plan und seine Problematik, München und Düsseldorf 1951

- Moffarts d'Houchenée, H. Problèmes posés par la mise en application du Plan Schuman dans le secteur des transports; Memoire présenté pour l'obtention du grade de licencié en sciences commerciales et consulaires, Université de Liège 1954
- Moormann, Karl Leitfaden für den Verkehrsdienst, Heft 1, Das Tarifwesen, 7.Auflage, Frankfurt am Main 1951
- Most, Otto Die Binnenwasserstraßen der Bundesrepublik Deutschland in europäischer Sicht, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jg.1956, S.6
- Napp-Zinn, A.F. Gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung, Entwicklung und Problematik eines verkehrspolitischen Grundsatzes, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Jg.1954, S.90
- Pirath, Carl Die Grundlagen der Verkehrswissenschaft, 2.Auflage, Berlin, Göttingen und Heidelberg 1949
- Predöhl, Andreas Marktwirtschaft im Verkehr; Der Volkswirt, Jg.1954, Nr.28
- Die Montanunion als Problem der Teilintegration unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrs; Schiene und Straße 1955, S.57
- Rosiers, Pierre Die Beseitigung der Frachtdiskriminierung durch die Montan-Union; Diplomarbeit an der Universität Freiburg 1955
- Rüttershof, Lorenz Der neuzeitliche Güterverkehr auf dem Rhein; "Der Rhein", herausgegeben von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Duisburg im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Duisburg 1951
- Sax, Emil Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2.Auflage, Berlin 1918
- Schaefer, H.U. Das Ordnungswerk der Rheinschifffahrt im Kohlenverkehr, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jg.1955, S.412
- Westeuropäische Wirtschaft und Rheinschifffahrt, Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jg.1956, S.109
- Scheider, Willi Die Tarifpolitik der Hohen Behörde und das deutsche Verkehrswesen, Dissertation Münster 1955
- Die Harmonisierung der Montan-Güter-Tarife, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 26.Jg.1955, S.215

- Schily, Franz Die Europäische Eisen- und Stahlindustrie in ihren Wechselbeziehungen zum Verkehr, Europa-Verkehr, Jg.1954, S.251
- Schlier, Otto Regionale Struktur von Wirtschaft, Besiedlung und Verkehr in Europa; Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Sonderhefte, Neue Folge, Heft 7, Berlin 1950
- Schmitt, Alfons Verkehrspolitik, in: Weber, Adolf: Handels- und Verkehrspolitik, München 1933
- Über einige Grundfragen der Verkehrstheorie; Wirtschaftstheorie und Wirtschaftspolitik, Festgabe für Adolf Weber, Berlin 1951
 - Die volkswirtschaftliche Schlüsselstellung der Verkehrswirtschaft; Schiene und Straße, Jg.1951, S.15
 - Binnenschifffahrt am Scheideweg, Heft 8 der verkehrswissenschaftlichen Forschungen aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, München 1951
 - Wohin führt die Ausnahmetarifpolitik der Eisenbahn; Schiene und Straße, Jg.1953, S.68
- Schroiff, Franz Die Stellung der Binnenschifffahrt in der deutschen Verkehrsordnung, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg.1955, S.49
- Schulz-Kiesow, Paul Die Mengenstaffel in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 23.Jg. 1952, S.79
- Die Ausnahmetarife in ihrer Bedeutung für die Eisenbahngütertarifpolitik, Zeitschr. für Verkehrswissenschaft, 24.Jg.1953, S.152
 - Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik, Zeitschr.für Verkehrswissenschaft, 24.Jg.1953, S.243
 - Montan-Union und Verkehr, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24.Jg.1953, S.69
- Schulz-Wittuhn, G. Probleme europäischer Verkehrspolitik; Schriftenreihe "Der Verkehr", Band 5, Berlin 1948
- Schwering, Felix Kohle und Deutsche Reichsbahn, Studienkonferenz-Schriften der wissenschaftlichen Tagungen der Deutschen Bundesbahn, Band 1 (Rothenburger Tagung), Berlin, Bielefeld und Detmold 1947, S.58

- Seebohm, Hans-Christoph Die Verkehrsminister-Konferenzen in Dortmund, München, Bonn und Berlin.-Vier Vorträge des Bundesministers für Verkehr. Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 1, Bielefeld 1954
- Fragen der europäischen Zusammenarbeit im Verkehr; Europäische Verkehrsfragen, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Heft 11, Düsseldorf 1956
- Seraphim, P.H. Deutschlands verlorene Montanwirtschaft, Stuttgart 1955
- Sliepen, Karl-Ludwig Die Kohlentarife westeuropäischer Eisenbahnen unter Berücksichtigung ihrer Gestaltung in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl; Dissertation, Köln 1953
- Spieß, Walter Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, Berlin 1939
- Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft, Berlin 1941
- Tinbergen, Jan Was leistet theoretisch ein gemeinsamer Markt?, "Das Parlament", Spezialausgabe zum Thema Montan-Union, 4.Jg.1954, Nr.50, S.3
- Tissot van Patot, J.P.B. Grundsätze der niederländischen Eisenbahnpolitik; Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 9.Jg., 1954, S.1
- Uri, P. Der Schuman-Plan und gewisse Probleme der internationalen Volkswirtschaftslehre; Zeitschrift für Nationalökonomie, Jg.1952, S.367
- Verbeek, F.H. Die Bedeutung des Verkehrs für den gemeinsamen Markt der Montan-Union, Europa-Verkehr, Jg.1953, S.124
- Die direkten Tarife der Montan-Gemeinschaft, Internationales Archiv für Verkehrswesen, Jg.1955, S.121
- Völk, Karl H. Die Tarifpolitik der Montan-Union vor schwierigen Aufgaben; Aussenwirtschaft, 9.Jg.1954, S.106
- Wiel, Paul Handbuch der Produktion, Berlin 1956
- Willeke, R.J. Entfernungsstaffel, Standortstruktur und Produktivität, Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 23.Jg.1952, S.129

Wissenschaftlicher Beirat
beim Bundesverkehrs-
ministerium

Vorschläge für eine Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs vom 12.5.53, Heft 1 der Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Bielefeld 1953

Wissenschaftlicher Beirat
beim Bundeswirtschafts-
ministerium

3. Band der Gutachten vom Dezember 1952 bis November 1954

Ohne Verfasser - Angabe

- Leitfaden für den Kohlenkaufmann, Essen 1953 (herausgegeben von den Leitern der Wiesinger-Kurse)
- Wirtschaftskunde der Bundesrepublik Deutschland, herausgegeben vom Statistischen Bundesamt in Wiesbaden, 1955
- Verlustreiche Montanfrachten, Deutsche Zeitung und Wirtschaftszeitung vom 7.2.1953
- Montan-Union und Tarifgestaltung der Eisenbahn, Internationale Transportzeitschrift, Jg.1953, S.438
- Ergebnisse der Untersuchungen der Transportsachverständigen der Montangemeinschaft; Die Bundesbahn, 27.Jg.1953, S.721, 28.Jg.1954, S.105 und 29.Jg.1955, S.275
- Direkte internationale Tarife für Kohle und Erz; Deutsche Verkehrs-Zeitung, 9.Jg.1955, Nr.11
- Binnenschifffahrt, Straßenverkehr und die Montanfrachten; Deutsche Verkehrs-Zeitung, 10.Jg.1956, Nr.22

Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS)

Europäische Gemeinschaft
für Kohle und Stahl

Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, herausgegeben von der Abteilung Veröffentlichungen der EGKS, Luxemburg, Ausgabe in Deutscher Sprache

EGKS, - Gemeinsame
Versammlung

Berichte des Ausschusses für Verkehrsfragen, Dokument Nr.9/1953 und Nr.14/1954

- EGKS, - Hohe Behörde Erster bis vierter Gesamtbericht über die Tätigkeit der Gemeinschaft vom 11.4.1953; 11.4.1954; 10.4.1955 und 8.4.1956, Luxemburg
- Exposés über die Lage der Gemeinschaft vom 10.1.1953, 1.1.1954, 15.11.1954 und 8.5.1956
 - Tätigkeitsbericht der Hohen Behörde, November 1955
 - Monatsberichte, 1.Jg.1953 bis 3.Jg.1955
 - Monatliches Mitteilungsblatt, lfd.Ausgabe ab Januar 1956
 - Auf dem Weg der europäischen Integration, erste Ergebnisse für Kohle und Stahl, Luxemburg, Juni 1956
 - Sonstige Drucksachen, Dokumente und Berichte

Statistiken

- EGKS, - Hohe Behörde Statistisches Bulletin, zweimonatliche Ausgabe, Luxemburg, 1.Jg.1953 bis 4.Jg.1956
- Statistische Informationen, Luxemburg, 1.Jg.1954 bis 3.Jg.1956
 - Statistisches Taschenbuch, Luxemburg, Ausgabe 1955 und 1956
- Statistik der Kohlenwirtschaft e.V., Essen Zahlen zur Kohlenwirtschaft, laufende Ausgaben
- Statistisches Bundesamt, Wiesbaden Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Jahr 1953
- Bundesministerium für Verkehr Deutsche Binnenschifffahrt 1955

Gütertarife

Eisenbahngütertarife für die Beförderung mineralischer Brennstoffe der

Deutschen Bundesbahn; - Société Nationale des Chemins de Fer Français; - Société Nationale des Chemins de Fer Belges; - Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois; - N.V.Nederlandsche Spoorwegen; - Ferrovie dello Stato.

Internationaler Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, (Allgemeiner Montantarif), Ausgabe vom 1.5.1955 und 1.5.1956

Sondertarife für die Beförderung mineralischer Brennstoffe zwischen bestimmten Mitgliedstaaten der EGKS; Tarif Nr.1301, 1701, 1501, 1502, 1503, 1201, 1302, 2301/6301.

Frachten- und Tarifanzeiger der deutschen Binnenschifffahrt.

Vorwort

In dem Bemühen, den durch den ersten Weltkrieg und in der Folgezeit verloren gegangenen hohen Verflechtungsgrad im westeuropäischen Wirtschaftsraum wiederherzustellen, unterzeichneten die Regierungen der sechs europäischen Staaten Belgien, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande und Bundesrepublik Deutschland am 18. April 1951 in Paris den Vertrag zur Gründung einer Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl. Damit begann die Verwirklichung des vom französischen Wirtschaftssachverständigen Jean Monnet entworfenen und 1950 vom damaligen französischen Außenminister Robert Schuman der Öffentlichkeit vorgelegten Planes, durch den zwecks Erreichung bestimmter politischer und ökonomischer Ziele die Kohle- und Stahlwirtschaft der Mitgliedstaaten aus dem nationalen Hoheitsbereich herausgelöst und einer überstaatlichen Institution unterstellt wurde, die nicht den Mitgliedstaaten, sondern ausschließlich der mit einer eigenen Rechtspersönlichkeit ausgestatteten Gemeinschaft verantwortlich ist.

Die so geschaffene Montan-Union hat seit ihrer Gründung viel Kritik erfahren, aber zweifellos auch Erfolge aufzuweisen. Da Kohle und Stahl die tragenden Pfeiler der modernen Güterproduktion sind, ist die Bedeutung der Montangemeinschaft für die Wirtschaftsentwicklung der Mitgliedstaaten unverkennbar.

Eine besondere Herausstellung verdienen im Vertrag über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft die Bestimmungen über das Transportwesen, die letzten Endes auf eine Neuordnung der Gütertarifpolitik abzielen. Die Folgen der in Ausführung der Vertragsvorschriften vollzogenen Änderungen bei den Eisenbahngütertariifen treffen unmittelbar oder mittelbar jeden Verbraucher von Kohle und Stahl, also schlechthin alle Konsumenten im gemeinsamen Markt.-

Mit der vorliegenden Untersuchung soll versucht werden, die bisher unter dem Einfluß der Montan-Union zustande gekommenen Veränderungen in der Kohlentariflage der Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten aufzuzeigen und deren Rückwirkungen auf die Kohlenwirtschaft und auf das Verkehrswesen zu ermitteln. Da die Maßnahmen für die Harmonisierung der Montangütertariife noch nicht durchgeführt sind, liegt das Schwergewicht der Untersuchung auf den am 1. Mai 1955

in Kraft gesetzten direkten internationalen Tarifen der Europäischen Gemeinschaft.

Um dem Wesen der direkten Montantarife gerecht zu werden, ist ihre Beurteilung vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt des gemeinsamen Marktes notwendig. Die Untersuchung wurde deshalb so weit wie möglich auf die Feststellung von Veränderungen in der Tariflage und den Wettbewerbsverhältnissen der Kohlenwirtschaft und Eisenoahn in allen Gemeinschaftsländern ausgedehnt. Diese Aufgabenstellung bedingte den im ersten Teil gegebenen Überblick über die Standorte der Kohlenförderung sowie der Absatz- und Verkehrsverhältnisse im gemeinsamen Kohlenmarkt vor dessen Errichtung, um das Verständnis der späteren Ausführungen über die transport- und gesamtwirtschaftlichen Wirkungen der Tarifeingriffe der Hohen Behörde zu erleichtern.

Die Vielschichtigkeit des Integrationsproblems der westeuropäischen Montanindustrie erforderte in vielen Fällen eine Beschränkung der Untersuchung. Zu mehreren Fragen konnte wegen des Mangels an veröffentlichten Unterlagen, vor allem wegen des Fehlens umfassender Transportstatistiken in den Gemeinschaftsländern keine Stellung genommen werden. So mußte beispielsweise die Ermittlung der Auswirkungen der internationalen Montantarife auf die Binnenschifffahrt im wesentlichen auf die deutschen Verhältnisse begrenzt bleiben.

Zahlreiche Fragen konnten durch schriftliche oder mündliche Erkundigungen bei verschiedenen Verwaltungsstellen und Organisationen geklärt werden. Es sei deshalb an dieser Stelle allen gedankt, die die Durchführung dieser Untersuchung durch Auskünfte oder Gewährung von Unterlagen ermöglicht haben, insbesondere der Transportabteilung der Hohen Behörde und der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle G.m.b.H., Essen. -

I. Teil

Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl und
 =====
 die geographischen Grundlagen ihrer Kohlenwirtschaft
 =====

§ 1 Die Zielsetzung der Europäischen Gemeinschaft

I. Für die wirtschaftlichen Integrationsbestrebungen der west-europäischen Staaten nach dem zweiten Weltkrieg boten sich grundsätzlich zwei Wege an:

a) Eine Vereinigung aller nationalen Gütermärkte, entweder als uno-actu-Lösung oder sukzessiv zunächst durch die Liberalisierung des Waren- und Zahlungsverkehrs einschließlich der Beseitigung der Wechselkursverfälschungen zur "relativen Wiederherstellung des internationalen Preiszusammenhangs"¹⁾, in der weiteren Entwicklung mit der Bildung einer Währungs- und Zollunion bis zur Erreichung der alle Wirtschaftszweige umfassenden Vollintegration. Die Integration vollzieht sich hier ausschließlich durch das Wirksamwerden der Marktfunktionen; diese Form erhielt deshalb die Bezeichnung "funktionelle Integration".

b) Eine Marktverschmelzung auf gütermäßig begrenzten Teilbereichen mit Hilfe von übernationalen Institutionen, denen die Schaffung der besonderen Voraussetzungen für die Vereinigung der ausgewählten Gütermärkte obliegt. Mehrere zeitlich aufeinanderfolgende branchenmäßige Integrationen sollen am Ende ebenfalls den Zustand der Vollintegration herbeiführen. Diese Lösung wurde unter dem Begriff "institutionelle Integration" oder "Teilintegration" diskutiert.

Als Endziel beider Wege wird eine nachhaltige Hebung des Lebensstandards erstrebt aufgrund einer im Vergleich zur nationalwirtschaftlichen Entwicklungsfähigkeit vermehrten und verbilligten Produktion. Die Steigerung der Durchschnittsproduktivität und die Kostensenkung werden ermöglicht durch eine Vergrößerung der Arbeitsteilung innerhalb des erweiterten Wirtschaftsraums, Wahl

1) Jürgensen, Harald: Die Montanunion in den Funktionsgrenzen der Teilintegration, in: Wirtschaftsdienst, Jahrg. 1955, S. 623

kostengünstigerer Standorte und Ausnutzung der Vorteile moderner Massenerzeugung. Das ökonomische Mittel für die Erzielung dieser Wirkungen bildet der gemeinsame "europäische Binnenmarkt" im Fall der Vollintegration oder der entsprechende Einzelmarkt, wenn nur bestimmte Güter integriert sind.¹⁾ Der europäische Binnenmarkt als Endstufe jeder Integrationsform ist wie die derzeit bestehenden nationalen Binnenmärkte gekennzeichnet durch "Freizügigkeit der Menschen, zoll- und kontingentsfreie Beweglichkeit der Güter und Kapitalien, einheitliche Währung, relativ einheitliche Verkehrstarife und eine einheitliche Wirtschafts- und Sozialpolitik"²⁾. Je größer der gemeinsame Markt ist, desto größer sind die Vorteile der Integration; das gilt vornehmlich für den Fall der Teilintegration. In der Erweiterung der Märkte liegt dabei das Grundproblem jeder Integration.³⁾

II. Im Gegensatz zur Europäischen Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (O.E.E.C.), die die wirtschaftliche Zusammenführung mit dem Abbau der Handels- und Zahlungshindernisse für alle Güter in Angriff nahm, wurde mit der im Jahr 1951 gegründeten Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl der zweite der genannten Wege beschritten, indem das Integrationsproblem zunächst in den beiden Grundstoffsektoren Kohle und Stahl angepackt wurde, nicht zuletzt in der Erwartung, daß der Ansatz bei diesen für die gesamte moderne Produktion wichtigen Grundstoffen weitere Teilintegrationen in nachgeordneten Wirtschaftsbereichen auslösen müsse. Die Kohle- und Stahlintustrien wurden aus den nationalen Bereichen der sechs Vertragsländer abgetrennt und in Bezug auf Gestaltung und Entwicklung gemeinsamen überstaatlichen Organen unterstellt, von denen die Hohe Behörde die administrative Funktion ausübt.

Die mit der Montangemeinschaft verwirklichte institutionelle Integrationsform ist inzwischen vielfach heftiger Kritik unterzogen worden, vor allem in der letzten Zeit, als sich die vorausgesagten Spannungen zwischen den teilintegrierten und den nicht vereinigten Gütermärkten bemerkbar machten. In der heutigen Diskussion wird deshalb meist nur noch der funktionalen Methode das Wort geredet.

1) Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundeswirtschaftsministerium verwendet in seinen Gutachten den Begriff des "europäischen Binnenmarktes" nur für die alle Güter einbeziehende Integration, nicht aber für die branchenmäßige Teilintegration. Der Begriff soll im folgenden auch nur in diesem Sinne verstanden werden.

2) Gutachten des Wissenschaftl. Beirats beim BMW vom 1.5.1953, Ziff. 12

3) Jürgensen, H.: Die Montanunion....., S. 624

Das Für und Wider der beiden Lösungsmöglichkeiten des Integrationsproblems soll hier nicht ausführlich erörtert werden. Es sei jedoch auf ein vom Vizepräsidenten der Hohen Behörde zu Recht genanntes, wenn auch außerökonomisches Argument hingewiesen, daß nämlich die wirtschaftliche Zusammenarbeit heute durch Stabilisierungsträger in Form gemeinsamer übernationaler Organe gestützt werden müsse, damit die Integration dauerhaft ist und nicht beim ersten Zusammenprall der nationalen Gegensätze in die Brüche geht, wie es mit dem "nur" funktionellen wirtschaftlichen Integrationszustand im Jahr 1914 geschah¹⁾. Im übrigen würde auch die rein funktionelle Methode auf die Dauer nicht ohne gemeinsame Institutionen auskommen können, die die notwendige Abstimmung des wirtschaftspolitischen Handelns der Partnerstaaten gewährleisten. Nur muß in jedem Fall dafür Sorge getragen werden, daß die Entscheidungen dieser Institutionen einer echten parlamentarischen Kontrolle unterliegen.

Was die ökonomische Seite dieser Auseinandersetzung betrifft, so ist eine Teilintegration, wie sie die Montanunion darstellt, gegenüber einer auch nur sukzessiv vollzogenen, aber von Anfang an alle Wirtschaftszweige vereinigende Vollintegration zweifellos mit erheblichen Mängeln behaftet. Sie liegen hauptsächlich in dem zwangsläufigen Auftreten der bereits erwähnten Spannungen zwischen den integrierten Grundstoffindustrien und den übrigen, im nationalen Bereich verbleibenden Märkten wegen der Interdependenz der Einzelmärkte, und zwar sowohl in horizontaler als auch in vertikaler Richtung. Beispielsweise kann sich eine einseitige Verlagerung der beiden substitutionalen Güterströme von Kohle und Heizöl zeigen. Dabei besteht die Gefahr, daß diese Spannungen zu Fehlentwicklungen in den nicht integrierten Bereichen führen, die bei einer späteren Vollintegration nur unter gesamtwirtschaftlichen Kosten wieder rückgängig gemacht werden können.²⁾ Es ist auch möglich, daß neben den Reibungsverlusten lokale Diskriminierungen erzeugt werden, die trotz des vertraglichen Diskriminierungsverbotes nicht zu vermeiden sind.³⁾ Weiter ist es sehr wahrscheinlich, daß die

1) Etzel, Franz: Zur europäischen Integration, Auszüge aus einer Rede vor der Industrie- und Handelskammer Essen am 7.6.1955

2) Bachmann, H.: Partielle Wirtschaftsunion ?, in Aussenwirtschaft, Jahrg.1950, S.238

3) Völk, Karl H.: Die Tarifpolitik der Montanunion vor schwierigen Aufgaben, in Aussenwirtschaft, 9.Jahrg.1954, S.128. Vergl. auch Predöhl, Andreas: Die Montanunion als Problem der Teilintegration unter besonderer Berücksichtigung des Verkehrs, in Schiene und Straße 1955, S.58

Handelsausweitung der integrierten Güter eine Desintegration mengenmäßiger oder devisenpolitischer Art in der gegebenen außenwirtschaftlichen Verflechtung der verbleibenden nationalen Sektoren hervorruft, die mit Absicht angestrebt wird, um die von den integrierten Güterströmen ausgehenden Rückwirkungen auf die Zahlungsbilanz zu neutralisieren.¹⁾ Diese Mängel der Teilintegration sind heute allgemein bekannt; auch Verfechter der Montanunion haben eingesehen, daß additive Teillösungen nicht der geeignete Weg sind, um eine Vollintegration herbeizuführen.²⁾

III. Bei aller Kritik an der Montanunion dürfen indessen die folgenden Gesichtspunkte nicht übersehen werden, die letztlich ihre Entstehung rechtfertigen:

Die Europäische Kohle- und Stahl-Gemeinschaft will den Zustand der Teillösung nicht verewigen, sondern nur die erste Stufe für die Vollintegration der europäischen Wirtschaft sein, die aus ihrer inneren Dynamik Integrationsvorgänge in den übrigen Wirtschaftsbereichen erzwingt. Das kommt auch in der Präambel des Montanunions-Vertrags zum Ausdruck, in der es heißt, daß durch die europäische Kohle- und Stahlgemeinschaft "der erste Grundstein für eine weitere und vertiefte Gemeinschaft unter den vertragsschließenden Staaten" gelegt werden soll. Außerdem -und das ist der bedeutendste Rechtfertigungsgrund- entstand die Montangemeinschaft nicht nur zur Verfolgung wirtschaftlicher Ziele, sondern in erster Linie aus p o l i t i s c h e n Beweggründen: Durch den Zwang zur wirtschaftspolitischen Zusammenarbeit in den gemeinsamen Organen sollen die nationalen Gegensätze beseitigt und die Grundlage für eine politische Gemeinschaft der vertragsschließenden Staaten errichtet werden. Bei der Beurteilung der bisherigen Ergebnisse der Montanunion ist daher diese vorwiegend außerökonomische Zielsetzung in Rechnung zu stellen, und alle zu Lasten der Teillösung sich etwa ergebenden wirtschaftlich unerwünschten Auswirkungen sind als Kosten für die erstrebte politische Vereinigung der Vertragsländer zu werten. Diese ist schließlich auch die

1) Vergl. Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundeswirtschaftsministerium vom 1.5.1953, Ziffer 19

2) Die im Februar 1955 in Messina abgehaltene Konferenz der Regierungsvertreter der Montanunionstaaten hat in Erkenntnis dieser Probleme weitgehende Beschlüsse zur Schaffung eines den gesamten Warenverkehr einbeziehenden gemeinsamen Marktes gefaßt. Die Verwirklichung dieser geplanten Vollintegration ist inzwischen erfolgversprechend in Angriff genommen worden.

Voraussetzung für eine funktionsfähige wirtschaftliche Vollintegration. Denn nur eine einheitliche politische Willensbildung kann die auf die Dauer unerläßliche Gleichheit aller institutionellen Bedingungen und die geld- und konjunkturpolitische Koordination im integrierten Wirtschaftsraum gewährleisten.

Es soll nicht verkannt werden, daß bei der Bildung der Gemeinschaft neben den gefühlsbetonten politischen Momenten der "Europäer" auch rein nationale Wirtschaftsinteressen maßgeblichen Anteil hatten. So weist Jürgensen etwa darauf hin, daß die Idee des Schumanplanes zumindest gefördert wurde durch die im Jahr 1949 in den westeuropäischen Ländern vorhandenen Überproduktionen und Absatzstockungen in der Montanwirtschaft,¹⁾ und es ist kein Geheimnis, daß Frankreich durch die Gemeinschaft Vorteile für seine Eisenindustrie in Lothringen erhofft, nicht nur bezüglich einer Vergrößerung des Absatzgebietes in Richtung Süddeutschland, sondern auch im Hinblick auf eine billige Versorgung mit Ruhrkohle, auf die die französische Stahlerzeugung aus technischen Gründen trotz aller Versuche, die eigene Kohle verkokbar zu machen, immer noch angewiesen ist.

IV. Als allgemeines wirtschaftliches Ziel der Gemeinschaft nennt der Artikel 2 des Vertrages die Aufgabe, im Einklang mit der Gesamtwirtschaft der Mitgliedstaaten zur Ausweitung der Wirtschaft, zur Steigerung der Beschäftigung und zur Hebung der Lebenshaltung beizutragen.²⁾ Die Organisationsform des Tauschprozesses bildet für die integrierten Güter der "gemeinsame Markt", der als erste Aufgabe errichtet werden mußte.³⁾ Er vereinigt die bisher nationalen Kohle- und Stahlmärkte und ist die Grundlage für die angestrebte Produktionsausweitung und -verbilligung.

1) Jürgensen, Harald: Die westeuropäische Montanindustrie und ihr gemeinsamer Markt, Göttingen 1955, S.67

2) Ob eine Teilintegration wie die Montanunion wesentlich auf die Verwirklichung dieser Ziel hinarbeiten kann, ist im Hinblick auf die genannten Verzerrungserscheinungen gegenüber nichtintegrierten Sektoren zu bezweifeln. Die Grenzen ihrer Wirksamkeit sind dafür zu eng.

3) Die Eröffnung des gemeinsamen Marktes für Kohlen, Erz und Schrott erfolgte am 10.2.1953, für Eisen und Stahl am 1.5.1953

Was den gemeinsamen Markt ausmacht, ist im Vertrag nur negativ gesagt, indem Art.4 bestimmt, daß mit ihm unvereinbar sind

- a) Ein- und Ausfuhrzölle oder Abgaben gleicher Wirkung sowie mengenmäßige Beschränkungen des Warenverkehrs
- b) Diskriminierungen zwischen Erzeugern, Käufern und Verbrauchern hinsichtlich der Preis- und Lieferbedingungen und Beförderungstarife
- c) von den Staaten bewilligte Subventionen
- d) einschränkende Praktiken, die auf eine Aufteilung oder Ausbeutung der Märkte abzielen.

Der Erfolg der Montanunion hängt ab von dem funktionsfähigen Ausbau dieses gemeinsamen Marktes. Die Merkmale, die ihn bestimmen, sind als unmittelbare Zwischenziele der Integration anzustreben; auf ihm vollzieht sich auch der Anpassungsprozeß der Produktion an die Gegebenheiten des erweiterten Wirtschaftsraumes.

V. Der Verlauf und die Problematik dieses Integrationsprozesses soll hier nicht bis in alle Einzelheiten erörtert werden; es ist jedoch angebracht, einige Gesichtspunkte hervorzuheben, die im Zusammenhang mit der Beurteilung der zu untersuchenden verkehrspolitischen Entwicklung auf dem gemeinsamen Markt bedeutsam sind.

Der gemeinsame Markt der integrierten Montangüter, zu dem alle sich in vergleichbarer Lage befindlichen Verbraucher gleichen Zugang haben (Art.3), ermöglicht bei Vorliegen entsprechender wettbewerbs- und währungspolitischer Voraussetzungen zunächst den unbehinderten Güteraustausch zwischen den Standorten der Grundstoffindustrien und der darauf aufbauenden verarbeitenden Industriezweige. Mit der Beseitigung der Handelshemmnisse wird die das bisherige Austauschgefälle bestimmende Datenstruktur geändert; es vollzieht sich eine Großraumausrichtung der Güterströme gegenüber der vorausgegangenen Staatsraumversorgung. Mit der Neuorientierung der Nachfrage ist langfristig eine Korrektur der Standortstruktur verbunden, der Tendenz nach unter Beachtung der komparativen Kostenvorteile. Denn bei Annahme gleichbleibender Preise und unveränderter Bedarfsstruktur sowie unter der Voraussetzung, daß Kostenvergleiche über echte Wechselkurse errechnet werden können, richtet sich die monetäre Nachfrage der Verbraucher nach den kostengünstigsten Produktionsstätten im erweiterten

Marktbereich. Diese rationelleren Standorte erfahren aufgrund der vergrößerten Nachfrage nach ihren Erzeugnissen und der dadurch angestoßenen Produktionsausdehnung, wahrscheinlich auch durch den Übergang zur Massenproduktion Kostensenkungen, die wiederum den ertragsmäßigen Vorsprung vergrößern und Erweiterungs- und Rationalisierungsinvestitionen erleichtern.¹⁾ Die so zunächst in den Grundstoffindustrien der Montangemeinschaft erreichbare Produktionsverbilligung pflanzt sich ausschwingend in den Gütern der anschließenden Ver- und Bearbeitungsstufen fort. Über die erhöhte Durchschnittsproduktivität und somit gesteigerten Real-einkommen verwirklicht sich die gewünschte Ausweitung der Wirtschaft. In der Begünstigung der billigeren Standorte kommt letztlich nur die Realisierung einer erweiterten Arbeitsteilung im gemeinsamen Markt zum Ausdruck, die sich stets in einer Produktionsvergrößerung und -verbilligung niederschlägt.²⁾ Die sich langfristig vollziehende Umlagerung der Standorte zieht ihrerseits eine Umlenkung der Güter- und Zahlungsströme nach sich.³⁾

1) Ob die in diesem Prozeß möglicherweise auftretenden Ballungserscheinungen der Industriestandorte erwünscht sind oder nicht, ist eine andere Frage, die hier lediglich aufgeworfen werden soll. Ihre Beurteilung hängt weitgehend von außerökonomischen Zielsetzungen ab. Eine rein wettbewerbswirtschaftliche Ordnung des gemeinsamen Marktes wird jedoch zwangsläufig derartige Konzentrierungen von Produktionsstandorten im Gefolge haben.

2) Praktisch muß man aber bezüglich der Verbesserung der Arbeitsteilung die der Montanunion gesteckten Grenzen beachten. Das Prinzip der internationalen Arbeitsteilung ist in einer Teilintegration nur beschränkt wirksam. Da nur einzelne Güter integriert sind, "erwachsen den Arbeitskräften gefährdeter Standorte nicht ohne weiteres Beschäftigung schaffende Vorteile an den bisherigen Standorten". Außerdem kann mit einer Wanderung der Arbeitskräfte nicht ohne weiteres gerechnet werden. Vergl. das Gutachten des Wissenschaftl. Beirats beim BWM vom 11.10.1953, Ziffer 23

3) Für die im Sinne des gemeinsamen Marktes "richtige" Orientierung der Nachfrage und anschließend der Produktion nach den optimalen Standorten sind aber unbedingt unverfälschte Wechselkurse Voraussetzung. Die Schwierigkeit besteht allerdings in der Feststellung dieser Kurse, die von Anfang an die gleiche Höhe haben müßten wie nach vollzogener Anpassung der Güterströme, also wie sie sich als Folge der endgültigen Güterströme erst einstellen würden.

Aus dem Sinn des Integrationsvorganges ergibt sich, daß auch bei langfristig steigender Gesamtnachfrage nicht alle Standorte gleicherweise von einer Produktionsausdehnung begünstigt werden können. Vielmehr muß erwartet werden, daß infolge der Umlenkung der Nachfrage von den teureren Produktionsorten zu den billigeren Standorten für die unrationellen Betriebe keine Markterweiterung eintritt, sondern eine Produktionseinschränkung, die sich innerhalb des gemeinsamen Marktes unter Umständen mit der Expansion der günstiger gelegenen Produktionseinheiten ausgleicht.¹⁾ Unter der Annahme einer langfristig steigenden Gesamtnachfrage sind jedoch zwei Auswirkungen der Nachfrageentwicklung auf die weniger rentablen Standorte zu unterscheiden: Einmal der im Rahmen des Wachstumstrends und im Vergleich zu den begünstigten Standorten nur relative Produktionsrückgang und zum anderen der absolute Produktionsrückgang der Grenzbetriebe infolge endgültiger Nachfrageumlagerung.²⁾ Den kostengünstigeren Standorten erwachsen also während des Integrationsvorganges entweder nur Wachstumshemmungen oder endgültige Produktionsminderungen, die langfristig zu der erwünschten Stillegung der unrentablen Anlagen führen sollen. So verläuft in theoretischer Sicht der Integrationsprozeß in einer Berichtigung der innerhalb der nationalstaatlichen Grenzen historisch gewordenen Standorte nach wirtschaftlicheren Gesichtspunkten, als es in den einzelnen Staatsräumen möglich wäre. In der Ausschaltung der weniger produktiven Anlagen zeigen sich die Reibungsverluste des Integrationsprozesses.

In der Praxis wird es indessen nicht zur sofortigen Stillegung der Grenzbetriebe kommen. Wegen der Rückwirkungen auf die Beschäftigungslage ist eine solche beschleunigte Ausschaltung unökonomischer Anlagen im Montanunion-Vertrag auch nicht vorgesehen, wie das Beispiel der belgischen Kohlengruben beweist. Die im Vertrag vereinbarte und in einem Sonderabkommen im einzelnen geregelte Übergangszeit, während der bestimmte Schutzmaßnahmen wirksam sind, geht richtig von dem Gedanken aus, daß bei Vermeidung schwerer Störungen im Wirtschaftsleben sich die Neuorientierung der

1) Völk, K.: Die Tarifpolitik....., S. 129.- Möglich ist auch der Fall, daß eine Nachfrageumlagerung von den Industrien dritter Länder zu den Standorten des gemeinsamen Marktes hin erfolgt. Dann ginge die Integration auf dem gemeinsamen Markt zu Lasten der weltwirtschaftlichen Verflechtung.

2) Eine ausführliche Analyse gibt Jürgensen, H., in: Die west-europäische Montanindustrie....., S. 187

Produktionskapazitäten nach den im Rahmen des gemeinsamen Marktes "richtigen" Standorten nur auf dem Weg der Ersatz- oder/und Erweiterungsinvestitionen vollziehen kann, äußerlich etwa erkennbar durch Filialgründungen. Eine große Bedeutung kommt deshalb der Investitionspolitik der Hohen Behörde zu. Die Investitionsentschlüsse bleiben zwar grundsätzlich den Unternehmern überlassen, jedoch hat die Hohe Behörde in der Gewährung von Krediten nach Art und Höhe ein Mittel in der Hand, um den ökonomischen Aufbau der Neuinvestitionen entscheidend zu beeinflussen.¹⁾ Auf alle Fälle muß langfristig innerhalb des gemeinsamen Marktes eine Wanderung der Zuwachsraten der Investition zu den günstigsten Standorten erfolgen. Denn nur aufgrund einer besseren Raumökonomie der neu zu errichtenden im Vergleich zu den bestehenden Kapazitäten wird letzten Endes die gewünschte billigere und bessere Versorgungslage erreicht, soweit die Grenzen der Teillösung der Montan-Union dies zulassen.

VI. Der vorgenannte Artikel 4 des Vertrages offenbart die grundsätzlich marktwirtschaftliche Konstruktion der Montangemeinschaft im Sinne des Wettbewerbes durch den Preis. Er ist als Regulator des gemeinsamen Marktes so funktionsfähig wie möglich zu gestalten.²⁾ Denn nur bei relativ vollkommenem Wettbewerb führt die zwischenstaatliche Arbeitsteilung zur größtmöglichen Versorgung.³⁾ Jedoch anerkennt der Vertrag die Notwendigkeit einer gewissen Beschränkung des Wettbewerbs unter besonderen Verhältnissen. Letzten Endes dienen aber auch diese Einengungen des Freihandelsprinzips der zeitweise maximalen Marktversorgung. Das gilt zunächst

1) Zumal während der Zeit des Integrationsvorganges nicht damit zu rechnen ist, "daß die internationalen Kapitalbewegungen durch Zinssätze und Ertragslage rationell über den zu schaffenden Binnenmarkt gesteuert werden". Vergl. Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim BWM vom 1.5.1953, Ziffer 46. - Der ökonomischen Investitionsbeeinflussung dient auch das der Hohen Behörde eingeräumte Recht auf Auskunfterteilung seitens der Unternehmer über alle Investitionsvorhaben. In der Steuerung der Investitionsbeträge durch die Hohe Behörde liegt aber auch die Gefahr von Fehlleitungen, wenn die Verteilung nicht unter den Gesichtspunkten des Endzustandes der Integration erfolgt.

2) Gutachten des Wissenschaftl. Beirats beim BWM vom 14.12.1952, Ziff. 6. Bei einer realistischen Betrachtung muß man aber zugeben, daß die im Kohle- und Stahlbereich häufig vorzufindende Monopolstellung auf der Angebots- und der Nachfrageseite der Durchsetzung eines intensiven Leistungswettbewerbs Schwierigkeiten entgegenstellt.

3) Das Problem des gemeinsamen Marktes stellt sich so als ein Teilproblem der alten Freihandelstheorie dar. Predöhl, A.: Die Montanunion als Problem....., S.57

für die Übergangsdauer von 5 Jahren nach der Eröffnung der gemeinsamen Märkte, indem etwa der § 25 des dem Vertrag beigefügten Übergangsabkommen bestimmt, daß während der Übergangszeit diejenigen Länder, in denen die durchschnittlichen Gesteungskosten unter dem gewogenen Mittel der Gemeinschaft liegen, mit einer Ausgleichsumlage belastet werden zu Gunsten der Grundstoffindustrien in den teuren Ländern; diese Umlage ist für die Rationalisierung und Angleichung der Produktionsanlagen zu verwenden.

Auch nach Ablauf der Übergangszeit bleiben Einengungen der Wettbewerbsfreiheit bestehen. Bestimmungen dieser Art enthält etwa Art.58 für den Fall eines Nachfragerückganges, der die Gemeinschaft in eine offensichtliche Krise bringt. Dann kann ein System von Erzeugungsquoten eingeführt werden. Den umgekehrten Fall einer Mangellage regelt Art.59 in der Weise, daß die Rationierung des Aufkommens für die einzelnen Verbrauchergruppen und den Export angeordnet werden kann. Auch die Preise sind dann in ihrer Funktion beschnitten; Art.61 sieht die Festsetzung von Höchst- oder Mindestpreisen vor, wenn die eine oder andere Notlage gegeben ist.

Die Berechtigung der Maßnahmen der Hohen Behörde kann unter folgenden Gesichtspunkten geprüft werden:¹⁾

1. Die erstrebte Zielsetzung der Montangemeinschaft muß erreicht werden können, und zwar vor den Endzielen zunächst die Vorbedingungen für die wettbewerbliche Funktionsfähigkeit des gemeinsamen Marktes.
2. Es dürfen keine Strukturveränderungen eintreten, die bei der späteren Gesamtintegration wieder rückgängig gemacht werden müssen.
3. Bis zur Verwirklichung der Vollintegration sollen die Maßnahmen mit den weiterhin gerechtfertigten nationalstaatlichen Interessen vereinbar sein und die Anpassungslasten nicht einseitig verteilen.

Zu ergänzen wäre vielleicht, daß die Maßnahmen der Hohen Behörde einer Intensivierung der weltwirtschaftlichen Verflechtung nicht entgegenstehen, sondern diese fördern sollen. Jeder Eingriff der Hohen Behörde in den Wirtschaftsablauf hat wegen der grundsätzlich marktwirtschaftlichen Ausgestaltung der Gemeinschaft auch nur über den Markt zu erfolgen.

1) Jürgensen, H.: Die Montanunion in den....., S.623

VII. Für einen Erfolg der Montanunion im Hinblick auf die Endziele müssen verschiedene Bedingungen gegeben sein, die sich teilweise wechselseitig voraussetzen und als unaufschiebbare Zwischenziele noch im Verlauf des Anpassungsprozesses verwirklicht werden müssen; einige hätten schon bei Eröffnung der gemeinsamen Märkte, also vor Beginn des Anpassungsvorganges erfüllt sein sollen. Diese Voraussetzungen stellen sich im wesentlichen als die Begriffsmerkmale des europäischen Binnenmarktes der Integrationsendphase dar.¹⁾

Eine der wichtigsten dieser Bedingungen ist die Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung -in praktischen Grenzen-, sonst kommen die Vorteile des gemeinsamen Marktes nicht zur vollen Entfaltung.²⁾

Eine hiermit in gewissem Zusammenhang stehende Voraussetzung ist die weitgehende Erhaltung des freien Wettbewerbes, ferner die Freizügigkeit von Kapital und Arbeit. Eine weitere Bedingung bildet die Gleichheit gewisser, die Standortkosten beeinflussenden institutionellen Datenverhältnisse für den interregionalen und internationalen Handel.³⁾ Dabei ist zu prüfen, welche dieser Daten im einzelnen gleichzurichten und welche als spezifisch natürliche Standortfaktoren unverändert zu belassen sind, damit überhaupt ein Kosten- und Austauschgefälle bestehen bleibt.⁴⁾

Auf die Dauer ist auch die Konvertibilität der Währungen der dem gemeinsamen Montanmarkt angehörenden Staaten eine Erfolgsvoraussetzung der Integration, vor allem hinsichtlich der ökonomischen Wahl der Produktionsrichtung und der Standorte. Die Konvertibilität aber bedingt ihrerseits das Bestehen echter und langfristig stabiler Wechselkurse, die das tatsächliche Austauschgefälle unverzerrt widerspiegeln. Deren Errechnung ist indessen außerordentlich schwierig, "weil ihre Höhe bestimmt würde durch die Gestaltung der Güter- und Kapitalströme, die bei ihrer Geltung in Zukunft ausgelöst würden".⁵⁾ Man wird sich deshalb für den Anfang mit einer geschätzten Grobeinstellung begnügen müssen. Das Wechselkursproblem ist das Kernproblem jeder Integration schlechthin, erst recht bei

1) Vergl. die Definition des europäischen Binnenmarktes auf Seite 2.

2) Tinbergen, Jan: Was leistet theoretisch ein gemeinsamer Markt? in: Das Parlament, 4.Jg.1954, Nr.50, S.3

3) Vergl. Jürgensen, H.: Die Montanunion in den....., S.623

4) Ob etwa die Steuer- und Soziallasten zu vereinheitlichen sind, ist keineswegs ohne weiteres zu bejahen. Der Wissenschaftliche Beirat beim BMW hält dies zu Recht nicht für erforderlich. Gutachten vom 14.12.1952, Ziff.8

5) Gutachten des Wissensch. Beirats beim BMW vom 11.10.1953, Ziff.11

der Montanunion als Teilintegration, die die Gefahr desintegrierender Wirkungen in den nichtvereinigten Wirtschaftsbereichen einschließt.

Um alle die vorgenannten Bedingungen zu realisieren, ist sicher bis zu einem gewissen Grad eine gegenseitige Abstimmung der im Hoheitsbereich der einzelnen Vertragsstaaten verbleibenden wirtschaftspolitischen Maßnahmen erforderlich, die jedoch nicht in einer schematischen Gleichschaltung bestehen darf. Das gilt zunächst für die Währungs- und Konjunkturpolitik, letztlich aber für alle wirtschaftspolitisch relevanten Bereiche, die zwar der Entscheidungsgewalt der nationalen Regierungen überlassen bleiben, jedoch in den Auswirkungen unmittelbar oder mittelbar den gemeinsamen Markt berühren, etwa bezüglich der Vollbeschäftigung. Hierfür ist aber der Gleichtakt der politischen Willensbildung notwendig, was allerdings einen Verzicht auf nationale Autonomie in wichtigen Funktionsbereichen bedeutet.

Schließlich ist für die Erreichung des Endzieles der Montanunion, nämlich der nachhaltigen Hebung des Lebensstandards auch in absehbarer Zukunft die Gesamtintegration aller Wirtschaftsbereiche notwendig.-

Eine auf die allgemeinen und besonderen Vertragsziele abgestellte Beurteilung der von der Hohen Behörde seit der Eröffnung des gemeinsamen Montanmarktes getroffenen Maßnahmen auf dem Gebiet des Verkehrswesens, wie es die vorliegende Untersuchung anstrebt, kann nicht ohne Kenntnis der Marktverhältnisse sinnvoll vorgenommen werden. Denn die verkehrswirtschaftliche und verkehrspolitische Entwicklung wird beeinflußt von der Gestaltung der Produktion und den Austauschverhältnissen der Güterströme, ohne daß die Verkehrswirtschaft¹⁾ auf diese Art als "Dienerin" der übrigen Wirtschaft aufzufassen ist.²⁾ Aber andererseits ist der Verkehr nicht Selbstzweck, sondern steht in einem funktionalen Zusammenhang mit dem Wirtschaftsprozeß.

Auch erschließt sich der Sinn der durch die Montanunion ausgelösten Eingriffe in die bestehenden Eisenbahngütertarife leichter, wenn

1) Hier und in den folgenden Ausführungen wird der Begriff "Verkehr" im Sinne des raumüberwindenden, interlokalen Transportes von Personen, Gütern und Nachrichten verwendet.

2) Vergl. Schmitt, Alfons: Die volkswirtschaftliche Schlüsselstellung der Verkehrswirtschaft, in Schiene und Straße 1951, S.68

die strukturellen, geographischen Voraussetzungen der Verkehrsgütermärkte bekannt sind. Die durch Standort und Leistungsumfang der Produktion einerseits und Standort und Aufnahmevermögen des Verbrauchs andererseits sich ergebenden Versandströme der Güter sind die materiellen Grundlagen für jede Tarifgestaltung oder -veränderung. Die Kenntnis der geographischen Gegebenheiten der Kohlenproduktion, des Kohlenaustausches und der Wettbewerbsverhältnisse im gemeinsamen Markt erweist sich insbesondere als notwendig für das Verständnis des formellen und materiellen Aufbaus der Kohlentarife, vor allem im Zusammenhang mit dem durch die Montanunion aufgeworfenen Problem der Erstellung direkter internationaler Kohlentarife, die später ausführlich behandelt werden.

Aus diesen Gründen soll nun zuerst ein Überblick über die Produktions- und Austauschstruktur des Kohlenmarktes der Europäischen Montangemeinschaft gegeben werden, bevor die Veränderung der Kohlentarife im gemeinsamen Markt erörtert wird.

§ 2 Standorte der Kohlenförderung in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl

I. Einer Übersicht über die Standorte der Kohlenförderung in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (EGKS) ist vorzuschicken, daß Kohle kein homogenes Gut darstellt und demzufolge auch kein einheitlicher Markt besteht. Vielmehr setzt sich der Kohlenmarkt aus verschiedenen produktbezogenen Teilmärkten zusammen, die den einzelnen Kohlenarten und -sorten entsprechen. Dabei ist zunächst die wichtige Unterscheidung in Stein- und Braunkohle zu treffen, die sich aus dem geologischen Alter der Ablagerungen ergibt.

Die Steinkohle wird in verschiedene Kohlenarten eingeteilt. Die Klassifizierung und Bezeichnung dieser Kohlenarten weichen in den Ländern der Gemeinschaft stark voneinander ab.¹⁾

Die Steinkohlen der deutschen Reviere wurden bisher nach dem Gehalt an flüchtigen Bestandteilen in fünf Arten eingeteilt:

Gasflammkohle (40 - 28% flüchtige Bestandteile), Fettkohle (28 - 19%), Esskohle (19 - 14%), Magerkohle (14 - 10%), Anthrazit (10 - 7%).

Die einzelnen Kohlenarten teilen sich wieder auf in insgesamt etwa 100 Kohlen-Sorten, die durch Sortierung der Kohlenarten nach bestimmten Korngrößen entstehen. Nicht nur Stein- und Braunkohle, sondern auch die einzelnen Arten und Sorten besitzen je nach Revier und sogar nach Flözen sehr unterschiedliche Heizwerte. Der Anfall in den genannten Arten und auch Sorten steht in einem bestimmten, vom geologischen Vorkommen abhängigen Mengenverhältnis, das nicht immer mit der Größe der Nachfrage übereinstimmt. Das Sortenproblem spielt deshalb bei den Austauschbeziehungen im gemeinsamen Markt eine besondere Rolle.

Die Bearbeitung der Förderkohlen führt zu weiteren Einteilungen; die wichtigsten Bearbeitungsformen sind die Brikettierung und Verkokung. Zur Brikettierung werden Braun- und Steinkohlen verwendet. Die Verkokung der Kohle ist abhängig von ihrem Bachvermögen, d.h. der Fähigkeit, beim Vergasen einen festen, stückigen Koks zu bilden. Zur Verkokung eignen sich daher nur bestimmte

1) Die Hohe Behörde hat vorläufig -bis eine einheitliche Klassifikation aufgestellt ist- eine Zusammenstellung in übereinstimmende Gruppen vorgenommen. Vergl. Statistisches Bulletin, 3. Jahrg., Nr. 6, Seite XXIV.

"backende" Kohlenarten, vorwiegend Fettkohlen sowie bestimmte Gruppen der Ess- und Gasflammkohlen. Die Kokserzeugung erfolgt entweder in Zechenkokereien oder in Hüttenkokereien, im letzten Fall also am Standort der Stahlerzeugung, für die der Koks einen wesentlichen Rohstoff darstellt.¹⁾ Auch bei Koks werden wieder einzelne Sorten unterschieden.

Die Bedeutung des Sortenproblems wird gerade beim Koks im gemeinsamen Markt offenbar, und umfangreiche zwischenstaatliche Kohlen- und Koksverkehrsströme bestehen in der Montanunion nur, weil der Verkokungsprozeß ganz bestimmte Kohlenarten und die Stahlgewinnung eine bestimmte Koksqualität verlangen. So steht beispielsweise der aus lothringischer Kohle gewonnene Koks infolge seiner starken Porosität und geringen Widerstandskraft dem Ruhrkoks hinsichtlich der Verwendung im Hochofenprozeß erheblich nach, weshalb Frankreich trotz aller technischen Versuche zur besseren Verkokung der eigenen Kohle um eine günstige Versorgung seiner Eisenindustrie mit Ruhrkoks oder Kokskohle bemüht ist. Dieses Bestreben äußert sich in verschiedenen verkehrs- und tarifpolitischen Forderungen.

In der Weltkohlenenerzeugung weist die Europäische Kohlen- und Stahlgemeinschaft einen bedeutenden Anteil auf, wie folgende Förderzahlen für das Jahr 1953 belegen²⁾:

Welt-Kohlenförderung: 1.494 Mio.t

Kohlenförderung der EGKS: 237 Mio.t oder rund 15,7% der Weltförderung.

Der größte Kohlenproduzent der Welt sind die U.S.A. mit 438 Mio.t oder 29% der Weltförderung im Jahr 1953. Westeuropa hat daran mit 464,8 Mio t einen Anteil von rund 31%. Es zerfällt selbst in zwei große Kohlenbergbaugebiete: einmal Großbritannien, das den zweiten Teilbereich des westeuropäischen Industriekerns darstellt, mit 227,8 Mio.t und die EGKS mit 237 Mio.t im Jahr 1953.

Die wichtigsten Steinkohlenvorkommen West- und Mitteleuropas finden sich in einem geologisch mehr oder weniger zusammenhängenden Gürtel, der mit Unterbrechungen von Irland über die reichen englischen Kohlenfelder weiter über Nordfrankreich, Belgien,

1) Die Nachfrage nach Koks ist enger mit dem Beschäftigungsgrad der eisenerzeugenden Industrie verknüpft als die Nachfrage nach Kohle. Vergl.hierzu Jürgensen, H.: Die westeuropäische...,S.107

2) Quelle: Statistisches Taschenbuch der EGKS, Ausgabe 1955

Niederlande und Westdeutschland bis in das oberschlesische Becken verläuft. Trotz des geologischen Zusammenhangs sind die Arten und Sorten der aus diesen Vorkommen geförderten Kohlen verschieden. Daneben gibt es im west- und mitteleuropäischen Raum noch zahlreiche verstreut liegende, meist kleinere Lagerstätten mit ebenfalls sehr unterschiedlicher Qualität. Verhältnismäßig groß ist unter diesen das vom weitgestreckten nordwesteuropäischen Kohlen-gürtel gelöste und geologisch in sich geschlossene saar-lothringische Steinkohlenbecken.

Die Braunkohlenschätze im genannten Raum haben nicht die Ausdehnung wie die Steinkohlenlager; sie befinden sich in wenige Einzelvor-kommen getrennt zum großen Teil auf deutschem Boden, in geringerem Umfang in niederländisch Limburg und, von wirtschaftlich unter-geordneter Bedeutung, in Mittel- und Südfrankreich und in Italien.

Von den in der Montanunion vereinigten Ländern hat nur Luxemburg keine eigenen Kohlenreviere. Unter den anderen Ländern ist die westdeutsche Bundesrepublik der weitaus größte Kohlenproduzent, wie nachstehende Übersicht zeigt:

Tabelle 1: Steinkohlenförderung, Kokserzeugung und Herstellung von Braunkohlenbriketts in der EGKS im Jahr 1955 in 1000 t

	<u>Steinkohlen- förderung</u>	<u>Erzeugung von Steinkohlenkoks</u>	<u>Braunkohlen- brikettherstellung</u>
Deutschland (BR)	130.728	40.520	16.640
Frankreich	55.335	10.725	--
Saar	17.329	3.939	--
Belgien	29.978	6.600	--
Niederlande	11.895	3.901	85
Italien	1.136	2.949	--
Gemeinschaft	246.401	68.633	16.725

Quelle: Statistisches Bulletin, 4. Jahrg. 1956, S. 4/5, S. 19 u. S. 23

Die Stein- und Braunkohlenvorkommen
in der Europäischen Gemeinschaft
für Kohle und Stahl

Abbildung I
Quelle:
Guiz W., Regul R.; "Die Kohle"
Essen 1954

Steinkohle

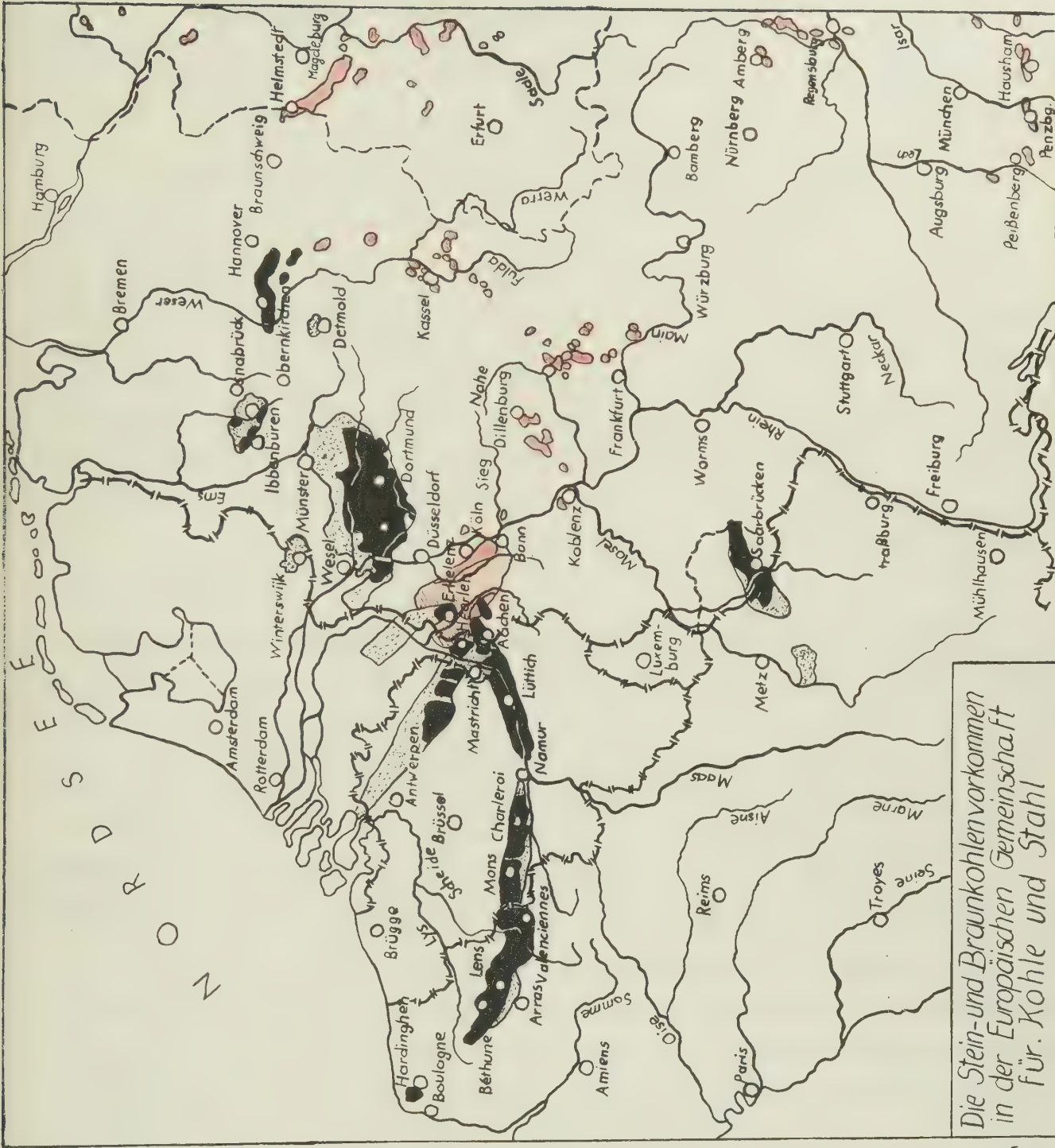
aufgeschlossenen

nachgewiesenen

Braunkohle

aufgeschlossenen

nachgewiesenen



II. Die Kohlenvorkommen der Bundesrepublik Deutschland

a) Westdeutschland verfügt im wesentlichen über drei Steinkohlengebiete:

1. Das Ruhrrevier mit dem Mittelpunkt Gelsenkirchen
2. Das Aachener Revier mit dem Mittelpunkt Kohlscheid
3. Der niedersächsische Bezirk mit dem Mittelpunkt Ibbenbüren

Von diesen drei Bezirken weist das nordrhein-westfälische Ruhrrevier die weitaus größte Förderleistung auf; es steht auch innerhalb der Montanunion mit fast 50% der gesamten Gemeinschaftsförderung an erster Stelle und besitzt mehr noch nicht abgebaute Kohlenvorräte als alle anderen Reviere der Gemeinschaft zusammen.¹⁾ Da rund ein Drittel der Ruhrkohlenförderung in den Zechenkokereien verkocht werden, vereinigt das Ruhrgebiet auch die größte Koks-erzeugung der Gemeinschaft auf sich.

1. Die Grenzen des derzeitigen Kohlenbergbaus im Ruhrgebiet enden im Norden an der Lippe, im Süden an der Ruhr.²⁾ Das Steinkohlenlager, das sich in ostwestlicher Richtung von Hamm bis fast an die holländische Grenze in einer Länge von 140 km erstreckt, tritt im Süden zu Tage aus. Sehr bedeutsam für die Rentabilität der Förderung ist die zunehmende Absenkung des Steinkohlengebirges nach Norden, wo die überlagernde Decke eine Mächtigkeit von 700 m erreicht. Die Schächte sind deshalb im Norden wesentlich tiefer, und die Förderung erfolgt hier mit höheren Kosten als im Süden des Reviers. Die durchschnittliche Teufe der Schächte beträgt heute etwa 760 m.

Der Abbau umfaßt mit Ausnahme der Flammkohlen mit sehr hohem Gehalt an flüchtigen Bestandteilen von über 40%, die sich fast nur im saarländischen und lothringischen Revier finden, alle Steinkohlenarten. Etwa zwei Drittel der Förderung bestehen aus Fettkohlen mit 19 - 28% flüchtigen Bestandteilen, die wegen des besonders ausgeprägten Backvermögens sich ausgezeichnet zur Verkokung eignen und deshalb die Rohstoffgrundlage für die Kokereien

1) Vergl. die Aufteilung der Gemeinschaftsförderung auf die einzelnen Reviere in Tabelle 2 am Schluß dieses Paragraphen.

2) Außer im Süden liegt die Begrenzung der tatsächlichen Vorräte noch nicht fest. In der jetzt bekannten Ausdehnung und einer Gesamtmächtigkeit von 3000 m ist das Steinkohlengebirge der Ruhr jedoch das größte Vorkommen in der EGKS. Die Vorräte an abbauwürdiger Kohle bis zu einer Teufe von 1200 m werden auf 50 Mrd. t geschätzt. Vergl. Lehmann, Karl: Die Kohlen Grundlagen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Essen 1953, S. 592

darstellen. Da diese Koksfeinkohle in den anderen Revieren der Gemeinschaft in geringeren Mengen anfällt oder teilweise ganz fehlt, wird die Fettkohle der Ruhr von der Industrie der anderen Gemeinschaftsländer und auch vom Ausland stark nachgefragt.¹⁾

2. Das Aachener Revier dehnt sich im Norden der Stadt Aachen in einem Durchmesser von etwa 15 - 18 km aus; im Westen reicht es bis zur deutsch-niederländischen Grenze. Anzahl und Mächtigkeit der abbauwürdigen Flöze sind geringer als an der Ruhr; deshalb sind die Abbaubedingungen hier ungünstiger und die Förderkosten höher. Die Beschaffenheit der Kohlenarten entspricht den Ruhrkohlen, jedoch hat die Kokserzeugung im Aachener Gebiet eine geringere Bedeutung, weil der Anteil der Kokskohle an der Gesamtförderung nur etwa die Hälfte gegenüber dem Verhältnis an der Ruhr ausmacht. Dagegen ist die Brikettherstellung unter Verwendung anthrazitischer Sorten für den wirtschaftlichen Gesamtertrag des Aachener Bergbaus bedeutsam.²⁾

3. Das niedersächsische Steinkohlengebiet vereinigt eine Reihe von Einzelvorkommen mit unterschiedlicher Bedeutung. Die Förderung beschränkt sich etwa zur Hälfte auf Esskohlen, die andere Hälfte setzt sich aus Mager- und Fettkohlen zusammen; besonders in einem Teilgebiet bei Baringhausen, das einer anderen geologischen Formation angehört, findet sich verkockbare Fettkohle. Alle abgebauten Kohlenarten gleichen in der Beschaffenheit denen der Ruhr. Wegen der besonderen geologischen Verhältnisse und der dadurch bedingten bergbautechnischen Schwierigkeiten und hohen Kosten ist eine Steigerung der Förderleistung über 2,5 Mill.t, wie sie in den letzten fünf Jahren durchschnittlich erreicht wurde, in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Etwa 16% dieser Förderung werden brikettiert und weitere 15% verkockt, teils in eigenen Zechenkokereien, teils in einer Kokerei der Ilseder Hütte.³⁾

b) Die deutsche Bundesrepublik ist das einzige Land der Europäischen Gemeinschaft, das über umfangreiche Braunkohlenvorkommen verfügt,

1) Über die Anteile der einzelnen Kohlenarten an den Fördermengen der Reviere in der EGKS vergl. Statistisches Bulletin, 4. Jahrg., Nr. 1, Tabellen 4 bis 10.

2) Gumz, W., und Regul, R.: Die Kohle, Essen 1954, S. 131

3) Gumz, W., und Regul, R.: Die Kohle...., S. 133

die als Einzellagerstätten in unterschiedlicher Ausdehnung ziemlich gestreut liegen.

1. Das wichtigste dieser Vorkommen ist das rheinische Braunkohlenrevier bei Köln, in welchem ungefähr 84% der gesamten Rohbraunkohlenförderung der Gemeinschaft gewonnen werden.¹⁾ Es erstreckt sich über eine Fläche von 40 - 50 km Breite und 70 - 80 km Länge westlich von Köln bis zur niederländischen und belgischen Landesgrenze. Die Gewinnung erfolgte bis jetzt im Tagebau, aber nicht im ganzen Bereich des Vorkommens, sondern nur auf einem schmalen Streifen in einer Länge von 40 km und einer Breite von nicht mehr als 4-6 km, dem sogenannten Höhenrücken des Ville. Der restliche größere Teil des Braunkohlenlagers ist von einem bis zu 500 m mächtigen Deckgebirge überlagert und müßte unter Tag abgebaut werden.

Wegen des niederen Heizwertes und hohen Wassergehaltes kommt die Rohbraunkohle nur in veredelter Form als Brikett auf den Markt. 1955 betrug die Förderung an Rohbraunkohle 77,8 Mill.t; daraus wurden 14,8 Mill.t Braunkohlenbriketts hergestellt.²⁾

2. Das nächstgrößere Braunkohlenvorkommen der Bundesrepublik ist das Helmstedter Braunkohlengebiet mit dem Mittelpunkt Offleben. Es ist der westliche kleinere Teil des mitteldeutschen Reviers im Raum Braunschweig und Magdeburg, dessen drei restlichen Einzelreviere im Gebiet Aschersleben, Halle, Leipzig und Bitterfeld heute in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) liegen. Die Förderung, die 1955 rund 6,5 Mill.t betrug, wird fast nur von einem Großbetrieb, den Braunschweigischen Kohlenbergwerken, im Tagebau erzielt.

3. Weitere Braunkohlenablagerungen finden sich in Hessen im Rhein-Main-Gebiet und im Raum von Kassel; sie haben nur lokale Bedeutung. Die jährlich steigende Förderung betrug jedoch im Jahr 1955 in Hessen insgesamt immerhin 3,4 Mill.t. Auch Bayern weist im oberbayrischen Gebiet Vorkommen von wirtschaftlicher Bedeutung auf, die allerdings eine besondere Art der Braunkohle, die sogen. Pechkohle, liefern. 1955 wurden hier 2,6 Mill.t gefördert.

1) Die Prozentzahlen sind errechnet aus: Statistisches Taschenbuch der EGKS, Ausgabe 1956, Tab.7, und: Zahlen zur Kohlenwirtschaft, Heft 31, S.6. - Alle deutschen Braunkohlenreviere zusammen fördern etwa 97% des Rohbraunkohlenaufkommens der Gemeinschaft. Die übrigen 3% verteilen sich auf Frankreich, Italien und Niederlande.

2) Zahlen zur Kohlenwirtschaft, Heft 31, S.6

III. Die Kohlenvorkommen der Niederlande

Die Verlängerung des Aachener Steinkohlenreviers nach Westen führt in das Gebiet von Heerlen-Sittard in Süd-Limburg, in welchem die Niederlande ihren einzigen Kohlenbergbau betreiben.¹⁾ Die beiden anderen holländischen Steinkohlenhorste im Raum Venlo-Roermond und Winterswijk wurden bisher so gut wie nicht abgebaut. Wegen der geographisch ungünstigen Lage gewährt der niederländische Staat dem von Privatgesellschaften betriebenen Kohlenbergbau in Süd-Limburg zur Verbesserung der Abbaubedingungen weitgehende Unterstützung. Die vier größten Anlagen sind ohnehin Staatsbesitz und werden vom Staat selbst betrieben.²⁾ Daher erklärt es sich, daß die Selbstkosten je Tonne absatzfähiger Förderung um fast 25% unter den Durchschnittskosten des westeuropäischen Bergbaus liegen.³⁾

Die Möglichkeiten für eine Steigerung der Förderung sind begrenzt; sie wird deshalb in den nächsten Jahren über den durchschnittlichen Stand der letzten fünf Jahre von rund 12 Mill.t nicht wesentlich hinausgehen.

Da der Anteil der Fettkohle mit etwa 50% an der Gesamtförderung verhältnismäßig hoch ist, sind die Voraussetzungen für eine ausgedehnte Kokserzeugung gegeben, die sich jährlich auf 3-4 Mill.t beläuft und für die ungefähr 40% der Steinkohlenförderung eingesetzt werden. Die restliche Fördermenge besteht vorwiegend aus Mager- und Esskohlen. Gas- und Gasflammkohlen fehlen.

Neben der westdeutschen Bundesrepublik ist Holland das einzige Land, das wirtschaftlich nennenswerte Mengen von Braunkohlen abbaut,⁴⁾ wenn auch im Vergleich zum rheinischen Revier in einem bescheidenen Umfang. Die Förderung von 0,3 Mill.t jährlich beruht auf einem das Steinkohlenvorkommen überlagernden Braunkohlenflöz, einem Ausläufer des niederrheinischen Braunkohlenfeldes. Die Förderung wird fast ausschließlich brikettiert.

1) Es handelt sich um einen der ältesten Kohlenbergbaubetriebe Europas. Vergl.: Friedensburg, Ferdinand: Die Bergwirtschaft der Erde, 4.Auflage, Stuttgart 1948, S.355

2) Gumz, W. und Regul, R.: Die Kohle....., S.150.- Rund zwei Drittel der gesamten Steinkohlenförderung Hollands entfallen auf den fiskalischen Betrieb. Friedensburg, F.: Die Bergwirtschaft..., S.356

3) Nach Angabe der Deutschen Kohlenbergbauleitung, zitiert nach Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife westeuropäischer Eisenbahnen....., Dissertation, Köln 1953, S.18

4) Der Braunkohlenbergbau in Südfrankreich hat mit einer Gesamtförderung von jährlich 2 Mill.t keine überregionale Bedeutung.

IV. Die Steinkohlengebiete in Belgien

Eine dem Umfang und dem Wert nach führende Stellung in der Volkswirtschaft Belgiens hat der Bergbau. Belgien verfügt über zwei große Steinkohlengebiete:

1. Das Campine - Becken im nördlichen Belgien an der Grenze gegen Holland und Deutschland, das geologisch mit dem Steinkohlenlager in niederländisch Limburg zusammenhängt.
2. Das belgische Südrevier, das geologisch die Fortsetzung des nordfranzösischen Reviers Nord et Pas de Calais darstellt. Es gliedert sich nach rein verwaltungsmäßigen Gesichtspunkten in verschiedene Einzelreviere mit den Hauptorten Lüttich, Namur, Charleroi und Mons.

1. Das Vorkommen in der Campine wurde erst im Jahr 1901 entdeckt und verzeichnet seit der ersten Förderung im Jahr 1917 eine sprunghaft steigende Abbauleistung. Die durchschnittliche Teufe der Flöze ist mit 800 bis 1000 m verhältnismäßig groß. Die dadurch bedingten technischen Schwierigkeiten können, um die Kostendeckung sicherzustellen, meist nur durch Betriebskonzentrationen überwunden werden.¹⁾ Es finden sich fast nur fette und gasreiche Kohlen, die denen des Ruhr- und Aachener Reviers entsprechen. Das Vorhandensein von Fettkohlen in diesem jungen Revier kommt der Eigenversorgung der belgischen Eisenindustrie mit Koks sehr zustatten. Die Lagerung der Kohle ist viel weniger gestört als im belgischen Südrevier; auch scheint der Kohlenvorrat in der Campine erheblich größer zu sein als im Süden.²⁾

2. Sehr viel früher als im Campine-Revier wurden Steinkohlen im Südgebiet abgebaut. In der Hauptsache sind es Magerkohlen und halbfette Esskohlen, die jeweils ein Drittel der Gesamtförderung ausmachen. Der Anteil an Kokskohlen ist hier mit 13% verhältnismäßig gering.

Auf diesem 170 km langen Teil des nordwesteuropäischen Kohlen-gürtels werden vier Einzelbecken unterschieden,³⁾

- a) Den östlichen Teil bildet das Lütticher Steinkohlenbecken; es ist im Osten durch einen Querrücken vom Aachener Stein-

1) Gumz, W., und Regul, R.: Die Kohle...., S.149

2) Friedensburg, F.: Die Bergwirtschaft...., S.26

3) Gumz, W., und Regul, R.: Die Kohle, S.145

kohlenbecken getrennt; der Zusammenhang mit den Ruhrhorizonten läßt sich nachweisen.¹⁾ Im Westen ist der Kohlengürtel zunächst durch ältere Schichten unterbrochen, um sich dann von Namur an in ostwestlicher Richtung im Becken des Hennegaus fortzusetzen, aufgegliedert in die drei restlichen Einzelbecken mit sehr verschiedenen geologischen Strukturen

- b) Das Becken von Charleroi an der unteren Sambre
- c) Westlich davon das mittelbelgische Revier oder Centre
- d) Als westlicher Teil das Revier von Mons oder die Borinage.

Hier liegt das älteste belgische Bergbaurevier. Die Vorkommen sind in den oberen Lagen erschöpft, weshalb bereits Abbauteufen bis 1350 m erreicht werden. Da große Teufen zusätzliche Aufwendungen für die Gewinnung der Kohle erfordern, sind die Durchschnittskosten bei diesen Anlagen besonders hoch. Ungünstig auf die Förderkosten wirkt sich auch die geringe durchschnittliche Flözmächtigkeit dieser belgischen Gruben von nur 76 cm aus; auch sonst wird der Abbau durch steile Flöze und geologische Verwerfungen, die zu starken Verunreinigungen führen, sowie durch häufiges Auftreten von Schlagwettern empfindlich erschwert.

Die aufgrund derartig ungünstiger natürlicher Abbaubedingungen sich ergebenden hohen Gestehungskosten der belgischen Kohle machen die belgischen Gruben im Süden zu Grenzbetrieben innerhalb der Europäischen Montangemeinschaft. Die Förderkosten der Zechen im südlichen belgischen Bergbaugesamt liegen erheblich über den Durchschnittskosten des Kohlenbergbaus der Gemeinschaft. Ihre Einbeziehung in den gemeinsamen Markt bei Vermeidung tiefgreifender Schädigungen des belgischen Wirtschaftslebens stellte deshalb ein besonderes Problem dar. Man versuchte es hauptsächlich durch ein Subventionssystem zu lösen, das im Übergangsabkommen vertraglich verankert ist.²⁾ Zu diesem Zweck erhält der belgische Kohlenbergbau bis zum Ende der Übergangszeit, also für die Dauer von fünf Jahren nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes Ausgleichszahlungen, die eine Annäherung der belgischen Kohlenpreise an die Preise des gemeinsamen Marktes in einem Maß ermöglichen sollen, " daß sie ungefähr auf die voraussichtlichen Produktionskosten am Ende der Übergangszeit gesenkt werden "³⁾. Die an die belgischen

1) Friedensburg, F.: Die Bergwirtschaft...., S.26

2) Vergl. Abkommen über die Übergangsbestimmungen, § 25 und § 26

3) § 26 Abs.2 des Übergangsabkommens

Unternehmen gewährten Beihilfen betragen im Durchschnitt 29 bfrs. je Tonne. Ihre Finanzierung erfolgt durch eine Umlage je Handels-
tonne auf die Kohlenproduktion der Mitgliedsländer, deren Durch-
schnittskosten der Kohleförderung unter dem gewogenen Mittel
der Gemeinschaft liegen. Das ist nach Prüfung der Hohen Behörde
beim deutschen und niederländischen Kohlenbergbau der Fall. Beide
Länder haben also in die Ausgleichskasse einzuzahlen, aus der
neben dem belgischen auch der italienische Bergbau unterstützt
wird. Der dem belgischen Bergbau insgesamt zufließende Betrag
beläuft sich im ganzen auf 1350 Millionen bfrs; davon wird die
Hälfte aus der Ausgleichsumlage bestritten, während die andere
Hälfte durch Subventionen der belgischen Regierung aufgebracht
wird.

V. Die Steinkohlenreviere in Frankreich

Frankreich besitzt zahlreiche Steinkohlenvorkommen, die sich über
das ganze Land verteilen; nur wenige haben aber überregionale
Bedeutung.

Durch das Nationalisierungsgesetz vom 17.5.1946, das die Leitung
der französischen Kohlenbergwerke öffentlichen Verwaltungsämtern¹⁾
unterstellte, wurde eine Neueinteilung der französischen Bergbau-
gebiete mit folgender Benennung vorgenommen:

Nord et Pas de Calais; Lorraine; Blanz; Loire; Auvergne;
Cévennes; Aquitaine und Dauphiné.

Die einzeln verstreut liegenden kleinen Zechen wurden nicht
nationalisiert; ihre Förderung beträgt aber insgesamt auch nur
etwa 2% der französischen Kohlenförderung. Diese kleinen Vorkommen
befinden sich in Mittel- und Südfrankreich. Auf ihrer Grundlage
haben sich einige Industriegebiete entwickelt, vor allem im
Loire-Becken. Die zwei größten französischen Steinkohlenreviere
sind Nord et Pas de Calais und Lothringen.

1. Der Bezirk Nord et Pas de Calais bildet die unmittelbare
Fortsetzung des von der Ruhr über Aachen, Holland und Südbelgien
sich hinziehenden Steinkohlengebirges. Obwohl das Revier damit
der gleichen Kohlenkette angehört, sind die Flöze im Vergleich zu

1) Diese Verwaltungsämter sind aber Rechtspersonen nach Zivil-
recht und besitzen finanzielle Selbständigkeit. Sie sind ihrer-
seits in einer Zentralstelle, der "Charbonnages de France",
zusammengefaßt. Vergl. Gumz, W., und Regul, R.: Die Kohle..., S. 143

den anderen Gebieten sehr stark verunreinigt.¹⁾ Immerhin ist der Bezirk mit einem Anteil von durchschnittlich 53% an der gesamten französischen Steinkohlenförderung in den Jahren 1953-1955 das größte Revier.

Abgebaut werden mit fast der Hälfte der Fördermenge die mageren Sorten, sogenannte Viertel- und Halbfettkohle mit niedrigen Gehalten an flüchtigen Bestandteilen. Den Rest bilden überwiegend Fettkohlen, die in ausreichender Menge und Beschaffenheit verkocht werden können.

2. Das Revier Lothringen nimmt mit durchschnittlich 24% den zweiten Platz im französischen Kohlenbergbau ein. Es fördert fast nur gasreiche Kohle (Gras B, Flambants gras et Flambants sec), die etwa der Gas- und Gasflammkohle der Ruhr entspricht, teilweise aber einen noch höheren Gehalt an flüchtigen Bestandteilen aufweist als jene.²⁾ Die lothringische Kohle ergibt deshalb einen porösen Koks, der sich für den Hochofenprozeß schlecht eignet und nur unter Beimischung des aus Fettkohlen erzeugten Ruhrkokes oder belgischen Kokes in den großen modernen Hochöfen verwendbar ist, - ein im Hinblick auf die umfangreichen lothringischen Eisenerzvorkommen sehr nachteiliger Umstand.

Die Abbaubedingungen der beiden genannten und der anderen französischen Gruben sind zwar unterschiedlich, jedoch im Durchschnitt ungünstiger als in den Nachbarländern, was sich in einer wesentlich kleineren Schichtleistung der Arbeiter und höheren Selbstkosten auswirkt.³⁾

VI. Das Saargebiet

Nur durch eine im Verlauf der letzten Jahrzehnte mehrmals wechselnde politische Grenze getrennt, bildet das Kohlenvorkommen an der Saar eine geologische Einheit mit den Kohlenablagerungen im lothringischen Becken. Dieser saar-lothringische Horst umfaßt ein Gebiet von rund 80 km Länge und 12 - 20 km Breite. Während die Vorkommen in Lothringen jedoch von einem mächtigen Deckgebirge überlagert sind, gehen in dem politisch als Saargebiet bezeichneten Raum die Flöze zu Tage aus.

1) Der Anfall an ballastreicher Kohle ist mit 21,2% mehr als dreimal so groß wie an der Ruhr. Gumz, W. u. Regul, R.: Die Kohle, S. 141

2) Vergl. die Gruppierung der in den Revieren der Gemeinschaft anfallenden Kohlenarten im Statist. Bulletin, 4. Jahrg. / 1956, Nr. 1

3) Friedensburg, F.: Die Bergwirtschaft....., S. 272

Der Saarbergbau fördert eine ebenfalls nur unter Zusatz von Ruhrkohle zur Verkokung geeignete Gas- und Gasflammkohle; trotzdem wird mehr als ein Drittel der Saarförderung verkokt. Anthrazit, Mager- und Esskohlen sowie die den Ruhrkohlen gleichende Fettkohlen fehlen wie in Lothringen. Wegen ihres hohen Gasgehalts ist die saar-lothringische Kohle überall verwendbar, wo hohe Gasausbeute und lange Flamme erwünscht sind. Sie wird deshalb besonders von bestimmten Verbrauchergruppen in Süddeutschland sehr bevorzugt.

VII. Die Kohlenvorkommen in Italien

Italien ist mit einer Jahresleistung von 1,1 Mill.t, was einem Anteil von nur rund 0,4% entspricht, das Land mit der geringsten Steinkohlenförderung und auch den kleinsten Vorkommen in der Europäischen Gemeinschaft. Fast 90% dieser Förderung entfallen auf den Bergbau im Sulcis-Revier im Südwesten der Insel Sardinien; die Leistung konnte in den letzten Jahren nicht gesteigert werden. Alle anderen Stein- und Braunkohlenvorkommen, die in geringem Umfang und von minderwertiger Güte über Italien weit verstreut liegen, hauptsächlich in den Alpen (Bezirk Aosta), in Toscana und Calabrien, haben keine nennenswerte wirtschaftliche Bedeutung.

Wie der südbelgische Bergbau bilden auch die Gruben von Sulcis Grenzbetriebe innerhalb des gemeinsamen Marktes; ihnen fließen deshalb während der Übergangszeit ebenfalls Ausgleichszahlungen zu, damit sie "bis zur Beendigung der in Durchführung begriffenen Ausrüstungsmaßnahmen dem Wettbewerb des gemeinsamen Marktes standhalten können"¹⁾.

Italien besitzt neben seiner unzureichenden Kohlenförderung im Vergleich mit den übrigen Gemeinschaftsländern auch nur geringe Eisen- und Stahlkapazitäten. Für die Einbeziehung Italiens in die Montanunion kann also zumindest von der Produktionsseite her, aber auch hinsichtlich der Bedeutung für den Austausch in Grundstoffen keine sinnvolle ökonomische Rechtfertigung gefunden

1) § 27 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen. Auch die italienischen Kokereien werden zusammen mit den Erzeugnissen der italienischen Stahlindustrie während der Übergangszeit durch Zölle geschützt, die sich allerdings jährlich um einen bestimmten Prozentsatz ermäßigen. - Es ist aber fraglich, ob die Gruben von Sulcis den Anschluß an den Wettbewerb im gemeinsamen Markt erreichen werden. Vergl.dazu den zweiten Gesamtbericht der Hohen Behörde, S.95

werden.¹⁾ "Italien erhält beachtliche Vorteile aus dem gemeinsamen Markt, vor allem Kohlenlieferungen zu Kernmarktpreisen, ohne seinerseits entsprechende Gegenleistungen bieten zu können".²⁾

Eine Gegenüberstellung der Förderleistung der einzelnen Steinkohlenreviere der Europäischen Gemeinschaft im Jahr 1955 ergibt abschließend folgendes Bild:

Tabelle 2: Steinkohlenförderung nach Revieren im Jahr 1955

Reviere	Anzahl der		Förderung 1955 in Mio.t	
	Gesellschaft-	Schacht-	absolut	in v.H.
	schaften	anlagen		
<u>Deutschland (B.R.)</u>				
Ruhr	64 ^{a)}	141 ^{a)}	121,1 ^{a)}	49,3
Aachen	4	9	7,1	2,9
Niedersachsen	4	9	2,6	1,1
<u>Belgien</u>				
Campine	7	7	10,1	4,1
Süd-Belgien	48	120	19,8	8,1
<u>Frankreich</u>				
Nord et Pas de Calais	1	72	29,1	11,8
Lothringen	1	12	13,2	5,3
Centre Midi	6	41	12,7	5,1
<u>Saar</u>	1	18	17,2	7,0
<u>Italien</u>	1	3	1,0	0,4
<u>Niederlande</u>				
Limburg	5	12	11,9	4,9
Gemeinschaft	145	459	245,8	100

a) Einschl. 15 kleinere Unternehmungen bzw. Schachtanlagen mit einer Förderung in 1955 von 0,6 Mio.t

Quelle: Statistisches Taschenbuch der EKKS, Ausgabe 1956, S.13

1) Vergl. den eingehenden Nachweis bei Jürgensen, H.: Die westeuropäische Montanindustrie....., S.199 ff.

2) Jürgensen, H.: Die westeuropäische....., S.204

§ 3 Grundstruktur der kohlenwirtschaftlichen Verflechtung in der Europäischen Gemeinschaft

I. Trotz des Vordringens substitutiver Energieträger, vor allem auf der Basis des Erdöls und der Atomspaltung, bleibt die Kohle aller Voraussicht nach auch in den nächsten Jahrzehnten die Grundlage der modernen Produktion. Es gibt heute keinen Industriezweig, der nicht mit Kraft oder Wärme aus Kohle arbeitet, ganz abgesehen von der Wichtigkeit der Kohle in der veredelten Form des Kokes als Produktionsmittel bei der Eisen- und Stahlgewinnung. Neben der Industrie sind vor allem auch die Verkehrsträger, zunächst rein technisch, auf die Nutzleistung der Kohle angewiesen. Dabei ist eine wechselseitige Abhängigkeit insofern festzustellen, als die Kohle die Verbesserung oder gar Entstehung der modernen Verkehrsmittel erst ermöglichte, andererseits aber die Entwicklung leistungsfähiger Beförderungsmittel den Absatz der Kohle über weite Gebiete zuließ.

Aus der Gesamtheit der Kohlenverbraucher stechen einige Großabnehmergruppen hervor. An erster Stelle steht die eisenverarbeitende Industrie, die zugleich auch der größte Koksverbraucher ist. Umfangreiche Lieferungen erfolgen weiter an die chemische Industrie zur Verwendung in den großen Dampfkraftwerken oder als Rohstoff für die Brennstoffveredelung, vor allem zur Benzingewinnung. Es folgen die Zement-, Glas- und keramische Industrie, die vielen mittleren Industrieunternehmen der Eisenverarbeitung und die Textilindustrie. Dazu kommen die Großversorgungsbetriebe, die Gas- und die Elektrizitätswerke auf Kohlenbasis. Ein ausgedehnter Bedarf besteht bei den Zechen selbst. Nicht zuletzt ist der Hausbrand als Konsumform zu nennen sowie die zahllosen Kleinverbraucher, etwa die Betriebe des Handwerks.¹⁾

II. Die mit zunehmender Verwendung der Kohle im Industrialisierungsprozeß des 19. Jahrhunderts stetig gewachsene Abhängigkeit vom Grundstoff Kohle hat entscheidend den Standortaufbau der kohlenverbrauchenden Industrie, insbesondere der Großverbraucher beeinflußt oder gar ausschließlich bestimmt. Die Kohlenzechen

1) Eine mengenmäßige Aufteilung der absatzfähigen Förderung der Reviere auf die einzelnen Verbrauchergruppen in der Gemeinschaft findet sich im Statistischen Bulletin und im Statistischen Taschenrechner der EGKS.

sind durch die Natur vorgegebene, an die geographische Lage der mineralischen Vorkommen gebundene Standorte. Technisch gesehen und bei Vorhandensein geeigneter Transportmittel kann die Kohle überall hin befördert werden, wo sie zur Erzeugung von Gütern benötigt wird. Im Produktionsprozeß dieser Industrien tritt indessen ein Materialschwund ein, indem das Gewicht der absatzbereiten Fertigerzeugnisse geringer ist als das der anzutransportierenden Kohle und anderer Rohstoffe. Da die Kohle als Massengut einen niedrigen Preis hat und folglich bei gleicher Versandweite eine relativ höhere Belastung mit Transportkosten erfährt als die höherwertigen weiterverarbeiteten Erzeugnisse, erzielt die Kohle in großen Mengen verbrauchende Industrie einen Kostenvorteil, wenn sie sich in der Nähe der Kohlenvorkommen niederläßt und die Fertigerzeugnisse auf weitere Strecken zu den Konsumgebieten transportiert, sofern die Tarifpolitik der Verkehrsträger keinen Ausgleich gewährt.

Dieser in der Standorttheorie mit "Gewichtsverlust" bezeichnete Umstand führte seit dem Übergang von der Holz- zur Kohlenfeuerung zu Beginn des 19. Jahrhunderts und zu einer Zeit, in der die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen noch nicht als wirtschaftspolitisches Mittel für eine dezentralisierte Standortbildung eingesetzt werden konnte, zu einem entsprechenden Standortaufbau der kohlenverbrauchenden Industrie und hauptsächlich zu einer Zusammenballung der Schwerindustrie in den Steinkohlenrevieren, eine bestimmte Qualität der Kohle vorausgesetzt. Da die so durch Materialorientierung gewachsenen Zentren der Eisen- und Stahlindustrie zugleich Ballungsorte des Arbeitsangebots und der Konsumnachfrage sind, zogen sie selbst Industrien an, "die am Konsum und an qualifizierter Arbeit orientiert sind und ihrerseits jene Attraktionskraft der Zentren der Schwerindustrie verstärken"¹⁾. Das niederrheinisch-westfälische Industriegebiet mit dem Ruhrgebiet als Kernlandschaft, das Saargebiet und der belgisch-nordfranzösische Industrieraum sind solche auf der Kohlenbasis gegründete schwerindustrielle Bezirke.

In geringerem Ausmaß entstanden Industriezusammenballungen auch im Bereich der Erzvorkommen, vor allem an den Fundstätten unreiner

1) Jürgensen, H.: Die westeuropäische Montanindustrie...., S.26

Erze, die bei der Verhüttung größere Gewichtsverluste ergeben. Beispiele hierfür sind die Eisen- und Stahlindustrie im lothringischen Minettegebiet und die bedeutende Schwerindustrie in Luxemburg, wo als Ausläufer des lothringischen Minettevorkommens größere Eisenerzvorräte ruhen. Günstige Standortbedingungen liegen an der Saar vor durch die Nähe von Kohlen- und Erzlagern, obwohl die Kohle sich für den Einsatz im Hochofen wenig eignet. Da Deutschland auch in seinen früheren Grenzen keine reichhaltigen Erzvorkommen besaß, fehlten hier die natürlichen Voraussetzungen für eine Industriekonzentration größeren Umfangs im Fundbereich von Eisenerzen. Eine Ausnahme von geringer Bedeutung bildet die Eisenerzgewinnung im Salzgittergebiet. Die Versorgung Westdeutschlands mit Eisenerzen erfolgt im übrigen durch Bezüge aus Schweden und innerhalb des gemeinsamen Marktes durch lothringische Minette, jedoch in verhältnismäßig geringen Mengen, da die Ruhrindustrie hauptsächlich auf Schwedenerze eingestellt ist.

Soweit schwerindustrielle Werke oder andere Produktionszweige, die Kohle als Rohstoff verwenden, sich außerhalb der Kohlen- und Erzfundstätten entwickelt haben, gab unter Umständen eine für den Antransport von Kohle oder Erz günstige Verkehrslage den Anlaß für die Standortwahl, soweit nicht naturbedingt festliegende Vorkommen an sonstigen Bodenschätzen Grundlage dafür waren oder die Transportverhältnisse im Absatzbereich den Ausschlag gaben. Im Hinblick auf die örtliche Streuung solcher Vorkommen und auch die Verbreitung natürlicher verkehrsgünstiger Orte tragen diese Industrien insgesamt mehr den Charakter der Dezentralisation.¹⁾ Es darf aber nicht unerwähnt bleiben, daß vielfach erst institutionelle Regelungen, unter denen Maßnahmen tarifpolitischer Art der Eisenbahnen eine Rolle spielen, die Begründung oder Aufrechterhaltung einer dezentralisierten Standortstruktur bewirkt haben.

III. Die industrielle Ballung im Bereich der Kohlenreviere spiegelt sich auch in der Absatzstruktur der einzelnen Bergbaugebiete deutlich wider. Da die eisen- und stahlerzeugende und -verarbeitende Industrie als Kohlengroßverbraucher bei den Kohlenfundstätten liegen, verbleibt ein großer, vielfach der größere

1) Schlier, Otto: Regionale Struktur von Wirtschaft, Besiedlung und Verkehr in Europa. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung, Sonderhefte, Neue Folge, Heft 7, Berlin 1950, S.41

Teil der abgesetzten Kohlenmengen im engeren Bereich der Kohlenreviere. Die Standorte der Kohlenförderung sind also zugleich Schwerpunkte des Kohlenverbrauchs, was beispielsweise die regionale Aufteilung der Absatzmengen des Ruhrreviers beweist: Durchschnittlich 30% der gesamten Lieferungen an festen Brennstoffen der Ruhrzechen erfolgen in das Land Nordrhein-Westfalen, bezogen auf die Inlandslieferungen allein sind es sogar rund 40%. Mit einem Verbrauch von 38,2 Mio.t Brennstoffen (Kohle und Koks) im Jahr 1954 ist Nordrhein-Westfalen auch das größte Kohlenverbrauchsgebiet in der Europäischen Gemeinschaft.¹⁾ Beim Revier Niedersachsen verbleiben etwa 55% des Gesamtabsatzes im eigenen Standortbereich. Aufgrund dieser Erscheinung haben die kleineren und auch mittleren Reviere für den interregionalen und internationalen Brennstoffaustausch keine Bedeutung; ihre Förderung wird überwiegend von den Verbrauchern der engeren Umgebung des Gewinnungsortes aufgenommen.

Die folgende Darstellung der wichtigsten, für das Verständnis der späteren tarifpolitischen Betrachtung erforderlichen Absatzbeziehungen gründet sich auf die Austauschverhältnisse, wie sie zu Beginn des gemeinsamen Kohlenmarktes bestanden. Dadurch wird die Ausgangslage gewonnen, durch deren Vergleich alle sich als Folge des gemeinsamen Marktes, vor allem auch der Einflußnahme durch die Hohe Behörde ergebenden Veränderungen nach Art und Umfang festgestellt werden können. Freilich liegen zusammengefaßte Förder- und Absatzstatistiken aller Reviere der EGKS erst seit dem Jahr 1953 vor, während der gemeinsame Markt für Kohle bereits im Februar 1953 eröffnet wurde. Dennoch können die Verhältnisse des Jahres 1953 als repräsentativ für die Lieferstruktur vor Errichtung der Montanunion herangezogen werden. Denn eine Datenänderung, wie sie bei Eröffnung des gemeinsamen Marktes beispielsweise in Form des Wegfalls von

1) Sämtliche in diesem Paragraphen genannten Absatz- und Bezugsmengen sind den Statistischen Informationen der Hohen Behörde, 2.Jg./1955, Nr.6, S.25 ff.entnommen.- Eine Mangel aller bis jetzt veröffentlichten Liefer- und Bezugsstatistiken liegt darin, daß als Absatzgebiete die nach verwaltungstechnischen und staatsrechtlichen Gesichtspunkten abgegrenzten Bereiche gewählt werden, die sich in der Regel nicht mit den wirtschaftlich in sich geschlossenen Gebieten decken.

Zöllen oder der Aufhebung diskriminierender Verkehrstarife eintrat, ruft nicht eine sofortige Umlenkung oder Volumenänderung der Handelsströme hervor. Die Anpassung erfolgt vielmehr in einem längeren Zeitraum. Ohnehin verhindern bestimmte Schutzmaßnahmen während der fünfjährigen Übergangszeit eine plötzliche und ins Gewicht fallende Änderung. Ferner kann man das Bestehen einer langfristig geltenden Grundausrichtung der Kohlenabsatzbeziehungen annehmen, die auch bei Datenverschiebungen im wesentlichen unverändert bleibt.¹⁾ Die Konstanz der Richtung, wenn auch nicht der absoluten Menge verschiedener Absatzströme ist bei gegebenem Stand der Technik schon durch das Sortenproblem bedingt; sonst könnten keine Austauschbeziehungen zwischen Ländern mit eigenen Kohlenrevieren bestehen. Der Zwang zur Verwendung bestimmter Qualitäten läßt Preisschwankungen in gewissen Grenzen unberücksichtigt.

Aus allen diesen Gründen rechtfertigt sich die Betrachtung der Absatzverhältnisse des Jahres 1953, um die Grundstruktur der Kohlenströme, die hier lediglich aufgezeigt werden soll, für die Zeit bei Eröffnung des gemeinsamen Marktes darzustellen. Überdies ist 1953 auch als erstes Normaljahr der kohlenwirtschaftlichen Verflechtung nach dem Koreaboom anzusehen, das keine Mangelercheinungen aufweist, in dessen Verlauf andererseits aber auch keine Anzeichen von Absatzschwierigkeiten festzustellen sind.

Eine grobe Vorstellung von den Austauschbeziehungen an festen Brennstoffen (Kohlen, Koks und Briketts) zwischen den Gemeinschaftsländern im Jahr 1953 vermittelt folgende Tabelle:²⁾

1) Für den Absatz von Eisen- und Stahlerzeugnissen weist Jürgensen eine Grundausrichtung der Austauschbeziehungen im gemeinsamen Markt nach. Vergl.: Jürgensen, Harald: Die westeuropäische Montanindustrie.....,

2) Eine Unterteilung der Lieferungen auf die einzelnen Reviere und auf kleiner abgegrenzte Empfangsgebiete geben die Tabellen in: Statistische Informationen, 2.Jg.1955, Nr.6, S.25 ff.

Tabelle 3: Austausch an festen Brennstoffen zwischen den Ländern der EGKS im Jahr 1953 in Mio.t ^{a)}
(Rohbraunkohle und Gaskoks ausgeschlossen)

Empfangs- länder	L i e f e r l ä n d e r					
	Deutsch- land (BR)	Belgien	Frank- reich	Saar	Italien	Nieder- lande
Deutschland (BR)	87,1	0,1	0,8	3,6	--	0,1
Belgien	0,7	20,1	0,1	0,0	--	0,2
Frankreich	6,3	2,1	38,4	4,6	0,0	0,5
Saar	0,8	--	0,2	4,4	--	--
Italien	3,5	0,8	0,2	0,3	1,0	--
Luxemburg	3,1	0,1	0,1	0,1	--	0,2
Niederlande	3,0	1,1	0,1	0,0	--	9,3
Gemeinschaft	104,5	24,3	39,9	13,0	1,0	10,3
Dritte Länder	7,1	1,1	1,0	1,1	0,1	0,6
Insgesamt	111,6	25,4	40,9	14,1	1,1	10,9

a) Die Angabe 0,0 bedeutet, daß nur geringfügige Lieferungen stattgefunden haben.

Quelle: Statistische Informationen, 2.Jahrg.1955, Nr.6

1. Die größte Bedeutung für die Brennstoffversorgung der Montangemeinschaft hat das Ruhrgebiet. Von hier aus verlaufen umfangreiche Kohlen-Versandströme in fast alle Gebiete der Gemeinschaft. Die ausgedehnten Absatzbeziehungen der Ruhrzechen sind neben der hervorragenden Qualität der Kohle auf ihren relativ niedrigen Preis zurückzuführen, der selbst auf vergleichsweise niedrigeren Förderkosten beruht. Da ein großer Teil der westeuropäischen Industrie auf Kohlen oder Koks von der Ruhr angewiesen ist, wird die Kostenlage dieser Industrien durch die Preis- und Frachtgestaltung der Ruhrkohle entscheidend beeinflusst. Unter diesen Umständen stellt die ökonomische Verteilung der Ruhrkohlen eines der wichtigsten Probleme der Montangemeinschaft dar.

Der Kohlenbedarf der westdeutschen Bundesländer wird überwiegend aus dem Ruhrrevier gedeckt. Den größten Verbrauch hat Nordrhein-Westfalen. Dem Empfang nach an zweiter Stelle steht das Land

Niedersachsen, das trotz des eigenen Kohlenreviers rund 65% seines Bedarfs mit Ruhrkohlen befriedigt; die eisenerzeugende Industrie sowie Gas- und Kraftwerke sind hier die wichtigsten Veroraucher. Einen verhältnismäßig großen Kohlenbedarf weist das Land Bayern auf, ebenso Baden-Württemberg. Beide Länder besitzen zahlreiche Industrien. Das norddeutsche Küstengebiet der Länder Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen war früher ein in Konkurrenz mit englischer Kohle stehendes Absatzgebiet der Ruhr; wegen des Ausfalls der englischen Kohle empfängt es heute aber fast 80% des Brennstoffbedarfs aus dem Ruhrrevier.

Unter den Gemeinschaftsländern, die Ruhrkohle beziehen¹⁾, ist Frankreich der größte Abnehmer. Vor allem eine Relation ragt hier hervor: Die Koks- und Kokskohlenlieferungen an die lothringische Hüttenindustrie, die in den Jahren nach 1945 eine bedeutende Kapazitätsausweitung und Modernisierung erfahren hat. Um die Einstandspreise der von deutschen Revieren bezogenen Kokskohle auf die Höhe des Inlandspreises zu senken, wurde von der französischen Regierung eine Ausgleichskasse errichtet, die aber im Verlauf der Übergangszeit des gemeinsamen Marktes beseitigt werden sollte. Wenn die in der letzten Zeit verstärkten Bemühungen um eine ausreichende Verkokbarkeit der lothringischen Kohle zu einem Erfolg führen, versiegt einer der breitesten, jährlich etwa 4 Mio.t betragenden Kohlenabsatzströme der Ruhrzechen. An der Belieferung der lothringischen Industrie sind auch das Aachener Revier, die belgischen Reviere, vor allem deren Kokereien, die Saar und das niederländische Revier Limburg mit geringeren Mengen beteiligt.

Im Jahr 1953 erfolgte die Versorgung des ostfranzösischen Industriegebiets mit festen Brennstoffen aus diesen Quellen:²⁾

a) Deutsche Reviere insgesamt:	4,8 Mio.t
(Davon das Ruhrgebiet 0,65 Mio.t Kohle und 2,7 Mio.t Koks)	
b) Belgische Reviere	0,6 Mio.t
c) Saar	2,6 Mio.t
d) Niederl. Revier Limburg	0,5 Mio.t

1) Die Lieferungen zwischen den Mitgliedstaaten der EGKS können seit Eröffnung des gemeinsamen Marktes nicht mehr als "Einfuhr" oder "Ausfuhr" bezeichnet werden. Es empfiehlt sich der Begriff zwischenstaatliche oder grenzüberschreitende Lieferungen

2) Zusammengestellt aus: Statistische Informationen, 2.Jahrg./1955, Nr.6, S.25 ff., Tabelle II, und nach Angaben der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle

e) Französische Reviere insgesamt:	7,2 Mio.t
(Davon: Nord et Pas de Calais	2,0 Mio.t
Lothringen	3,8 " "
Centre Midi	1,3 " ")

Mengenmäßig gegenüber Ostfrankreich weit zurück stehen als Absatzbereiche des Ruhrreviers der Raum um Paris sowie das westfranzösische Industriegebiet; im Verhältnis zu den restlichen französischen Bezirken sind sie für den Ruhrkohlenabsatz aber immer noch bedeutsam.

Ein weiterer umfangreicher Absatzstrom verläuft vom Ruhrgebiet an die luxemburgischen Hüttenwerke Belval-Usines, Differdange, Dudelange, Esch-sur-Alzette und Rodange, die sich auf die Erzvorkommen im Süden des Landes gründen, für deren Verhüttung aber ebenfalls Ruhrkoks benötigen. Luxemburg, das keine eigenen Kohlenvorkommen besitzt, bezog 1953 und 1954 mit durchschnittlich 2,3 Mio.t etwa 65% seines Brennstoffbedarfs von der Ruhr. Der nächstgrößte Lieferant ist das Aachener Revier mit 0,7 Mio.t oder rund 20% des Gesamtverbrauchs. Mit etwa 0,1 Mio.t im Jahr 1953 nehmen auch Lothringen und die belgischen Reviere und mit 0,2 Mio.t das Revier Limburg an der Brennstoffversorgung Luxemburgs teil.

Die Sendungen in das Saargebiet, das 1953 ungefähr 0,8 Mio.t von den deutschen Revieren bezog, bestehen überwiegend aus Kokskohlen für die Schwerindustrie.

Italien deckt den weitaus größten Teil seines Verbrauchs aus dem Ruhrgebiet, und auch die Niederlande, die 60% ihres Bedarfs durch Eigenversorgung befriedigen, beziehen den Rest überwiegend von der Ruhr.

Wegen der überragenden Stellung des Ruhrreviers für die Kohlen- und Koksversorgung der Gemeinschaft wird dessen Absatzstruktur mit einer absoluten und relativen Aufteilung der Gesamtlieferung auf einzelne Verbrauchsgebiete im Jahr 1953 in Tabelle 4 dargestellt:

Tabelle 4: Lieferungen des Ruhrreviers im Jahr 1953

Empfangsgebiet	Mio.t	in v.H.	Empfangsgebiet	Mio.t	in v.H.
I. Deutschland (BR)	67,8	77,2	II. Übrige Gemein- schaftsländer	13,6	15,5
davon:					
Nordrhein-Westfalen	29,1	33,2	Belgien	0,5	0,6
Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Schleswig- Holstein	10,7	12,2	Frankreich	4,8	5,5
Rheinland-Pfalz, Hessen	5,9	6,7	Saar	0,2	0,2
Bayern, Baden- Württemberg	8,5	9,6	Italien	3,4	3,9
Bundesbahn	8,2	9,3	Luxemburg	2,3	2,6
Truppen	2,6	3,0	Niederlande	2,4	2,7
West-Berlin	2,8	3,2	Gemeinschaft (I + II)	81,4	92,7
			Dritte Länder	6,4	7,3
			Insgesamt	87,8	100,0
			=====		

Quelle: Statistische Informationen, 2. Jahrg./1955, Nr. 6,
S. 25 ff., Tabellen II und IIa

2. Die nicht im eigenen Industriebereich, besonders von der Hüttenindustrie in Stolberg und der Textilindustrie in Aachen und Düren verbrauchte Förderung des Aachener Reviers in Höhe von etwa 18% findet ihren Absatz vorwiegend in den süd-deutschen Ländern Baden-Württemberg, Bayern, Rheinland-Pfalz und Hessen. In den norddeutschen Ländern kann das Aachener Revier mit dem zu diesen Bereichen frachtgünstiger gelegenen Ruhrrevier nicht konkurrieren. Ein wichtiger Abnehmer ist die Bundesbahn. Der Absatz auf dem Inlandsmarkt betrug 1953 rund 2,5 Mio.t.

Im grenzüberschreitenden Verkehr, der 1953 ein Volumen von 2,8 Mio.t hatte, erfolgen die relativ umfangreichsten Lieferungen nach Frankreich, davon zum größten Teil in das lothringische Industriegebiet. In den Kohlen- und Kokslieferungen nach der Saar überragt das Aachener Revier sogar den Ruhrbergbau. Wichtige Absatzströme verlaufen ferner an die luxemburgische Hüttenindustrie sowie nach den Niederlanden. Die Lieferungen nach Italien gingen 1954 gegenüber 0,1 Mio.t im Jahr 1953 fast ganz zurück.

3. Das niedersächsische Steinkohlenrevier verzeichnet mit Ausnahme geringer Lieferungen in Höhe von 0,1 Mio.t nur Absatzbeziehungen im eigenen Standortbereich. Dagegen hat das rheinische Braunkohlenrevier aufgrund seiner hohen Förderleistung eine größere Bedeutung sowohl für die Inlandsversorgung als auch in der Belieferung der Gemeinschaftsländer. Das Absatzvolumen im Inland betrug 1953 12,9 Mio.t, im übrigen Marktgebiet der Gemeinschaft 0,9 Mio.t.

Hier ist der im eigenen Bereich verbleibende Anteil der absatzfähigen Förderung besonders hoch, weil die Rohbraunkohle wegen ihres im Vergleich zur Steinkohle geringen Heizwertes auf größere Entfernungen nicht wettbewerbsfähig ist; je ein Viertel der Förderung wird deshalb für den Eigenbedarf der Bergbaubetriebe und als Einsatzkohle für Großkraftwerke in unmittelbarer Nähe der Zechen verwendet.¹⁾ Die andere Hälfte wird brikettiert. Obwohl der Brikettabsatz an die Industrie seit dem letzten Krieg einen beachtlichen Stand erreicht hat, ist der Hauptverbraucher nach wie vor der Hausbrand. Auch vom Brikettabsatz werden fast 40% wieder im eigenen Land Nordrhein-Westfalen verbraucht. Unter den Gemeinschaftsländern hat Frankreich mit 0,4 Mio.t oder 2,9% des Gesamtabsatzes den größten Anteil; die an die übrigen Mitgliedstaaten gelieferten Mengen bewegen sich zwischen 0,1 und 0,3 Mio.t jährlich.

4. Das niederländische Steinkohlenrevier Limburg dient mit etwa drei Viertel seines Absatzes der Versorgung des eigenen Landes. Die Abnehmer sind in erster Linie Kleinverbraucher, da eine eisenerzeugende und -verarbeitende Industrie kaum vorhanden ist. Das einzige Hochofenwerk ist Ymuiden²⁾, das wie die Kokerei Sluiskil überwiegend von der Ruhr beliefert wird.

Allerdings haben sich in der relativen Absatzstruktur des niederländischen Reviers schon bald nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes bemerkenswerte Änderungen ergeben, die sich durch einen Vergleich der Lieferungen der Jahre 1953 und 1954 feststellen lassen:

1) Gumz, W., und Regul, R.: Die Kohle...., S.170

2) Wegen des billigen Bezugs spanischer Erze und früher auch englischer Kohle wurde dieses Hochofenwerk an der Nordseeküste erbaut.

Tabelle 5: Die Absatzstruktur des niederländischen Reviers Limburg in den Jahren 1953 und 1954.¹⁾

Empfangsgebiet	L i e f e r u n g			
	1953		1954	
	Mio.t	in v.H.	Mio.t	in v.H.
I. Niederlande	9,3	85,2	8,0	75,1
II. Gemeinschaftsländer:				
Deutschland (BR)	0,1	0,5	0,2	1,5 a)
Belgien	0,2	1,8	0,6	5,2
Frankreich ^{b)}	0,5	4,8	0,9	8,9
Luxemburg	0,2	1,9	0,2	2,3
Gemeinschaft	10,3	94,2	9,9	93,0
Dritte Länder	0,6	5,8	0,7	7,0
Insgesamt	10,9	100,0	10,6	100,0
	=====			

a) Die zusätzliche Lieferung im Jahr 1954 erfolgt nach Nordrhein-Westfalen (Zunahme 7 000 t); Niedersachsen, Bremen und Hamburg (Neulieferung mit 13 000 t); nach den süddeutschen Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen (34 000 t Mehrlieferung) und Baden-Württemberg und Bayern (mit 92 000 t gegenüber 23 000 t im Jahr 1953).

b) Davon nimmt Ostfrankreich 1953 die ganze Lieferung mit 0,5 Mio.t und 1954 0,8 Mio.t auf.

Den geringeren Inlandslieferungen im Jahr 1954 stehen erhöhte Lieferungen in die Gemeinschaftsländer gegenüber. Der Rückgang der Eigenversorgung wurde durch erhöhte Bezüge aus Belgien und Deutschland (Ruhrrevier) ausgeglichen, so daß sich auch in der Versorgungsstruktur der Niederlande für 1954 tiefgreifende Wandlungen abzeichnen.²⁾ In der kohlenwirtschaftlichen Verflechtung der Niederlande mit den Gemeinschaftsländern zeigt sich also bereits 1954 eine beachtliche Intensivierung der zwischenstaatlichen Austauschbeziehungen.

5. Im belgischen Staatsgebiet sind die Provinz Lüttich und der Hennegau bedeutende Standorte der Eisen- und Stahlproduktion, die sich auf die Steinkohlenförderung in diesem Raum gründen.

1) Quelle: Statistische Informationen, 2.Jg./1955, Nr.6, S.39 und Tabelle II

2) Vergl. im einzelnen: Statistische Informationen 2.Jg./1955, Nr.6, S.33

Sie sind die Schwerpunkte des Verbrauchs belgischer und auch deutscher Brennstoffe, und Belgien bildet damit eines der wichtigsten Kohlen- und Koksverbrauchsgebiete der Gemeinschaft. Die belgischen Reviere setzen infolgedessen auch mit 75% den Großteil ihres durchschnittlich 26 Mio.t umfassenden Gesamtabsatzes im belgischen Marktbereich ab. Weitere 8%, vorwiegend Kokskohlen und Koks nimmt Frankreich auf, davon je rund 2,5% der Industriebezirk in Ostfrankreich und der Pariser Raum. Nur etwa 0,5% werden nach Luxemburg geliefert, das vor Gründung der Montangemeinschaft mit Belgien eine Wirtschaftsunion bildete. Relativ umfangreiche Mengen wurden 1953 nach Italien geliefert; sie sind 1954 zurückgegangen, während die Lieferungen nach den Niederlanden in beiden Jahren von 1,1 Mio.t auf 2,2 Mio.t zugenommen haben.

6. Die Standorte der französischen Brennstoffgroßverbraucher sind in den wenigen industriellen Ballungsgebieten zentralisiert. An erster Stelle der Brennstoffempfangsbezirke steht Ostfrankreich, vor allem die lothringische Schwerindustrie; hier sind die Bezüge aus den anderen Gemeinschaftsländern absolut und relativ am größten. An zweiter Stelle steht der Raum von Paris, der mit 80% zum überwiegenden Teil von den einheimischen Revieren, vor allem vom französischen Nordrevier beliefert wird. Die restlichen Bedarfsmengen stammen aus deutschen und belgischen Revieren und von der Saar. Einen fast gleich hohen Brennstoffverbrauch wie das Pariser Gebiet weist Nordfrankreich auf; die Versorgung erfolgt hier zu 95% aus dem eigenen Revier. Wesentlich geringer ist der Bedarf in den anderen Landesteilen Frankreichs. Die Eisenindustrie in Mittel- und Südostfrankreich versorgt sich aus den dort liegenden Einzelvorkommen mit Steinkohlen.

Da mit 98% fast die ganze absatzfähige Förderung des Reviers Nord et Pas de Calais der Versorgung französischer Gebiete dient, hat dieses Revier für den zwischenstaatlichen Austausch im gemeinsamen Markt keine Bedeutung. Kleinere Mengen von je 0,1 Mio.t gingen 1953 nach Belgien und den Niederlanden. Etwa 43% des 20,7 Mio.t großen Gesamtabsatzes an Kohle und Koks

wurden 1953 im eigenen Bereich verbraucht; 27% wurden in das Pariser Gebiet geliefert.

Eine weit größere Rolle in der zwischenstaatlichen Kohlenverflechtung des gemeinsamen Marktes spielt das Revier Lothringen. Zwar dienen auch hier etwa 80% der Deckung des Inlandbedarfs, allein 40% für den Verbrauch im eigenen Industriebezirk. Die restlichen 20% des Gesamtabsatzes jedoch werden in den Mitgliedsstaaten der Gemeinschaft oder in dritten Ländern abgesetzt.

Ähnlich liegen die Absatzverhältnisse des Saarbergbaus, nur ist hier der Anteil der Lieferungen in den süddeutschen Raum wesentlich höher. West- und Norddeutschland werden von beiden Revieren wegen der geographisch günstigeren Lage des Ruhrgebiets nicht beliefert. Der süddeutsche Markt jedoch ist für das Ruhrgebiet einerseits und die saar-lothringischen Zechen andererseits ein umstrittenes Absatzgebiet, auf dem Änderungen der Zechenpreise oder Transportkosten sich für die Wettbewerbslage des einen oder anderen der beiden konkurrierenden Reviere empfindlich auswirken.

Die bedeutenden Lieferungen der Saar- und lothringischen Gruben bestehen hauptsächlich aus Flammkohlen, an deren Absatz die Zechen wegen des Sortenproblems stark interessiert sind, denn sie ermöglichen eine erhöhte Eigenverwertung der Fettkohle zur Kokserzeugung.¹⁾ Wegen der relativ höheren Förderkosten und der Konkurrenz mit dem Ruhrgebiet kamen die Verkäufe bislang aber nur zustande, wenn die Preise der Saar- lothringischen Kohle in den einzelnen Verbrauchsbezirken Süddeutschlands auf die Höhe der Ruhrkohlenpreise gesenkt wurden. Diese Preisanpassung wurde bisher durch Subventionszahlungen der französischen Regierung ermöglicht, die etwa drei Viertel des Preisunterschieds deckten.²⁾

Die beiden Reviere lieferten 1953 folgende Mengen auf den süddeutschen Markt:³⁾

Empfangsgebiet	Lothringen		Saar	
	Mio.t	in v.H.des ges.Absatzes	Mio.t	in v.H.des ges.Absatzes
Rheinland-Pfalz, Hessen	0,2	2,2	0,8	5,6
Baden-Württemberg, Bayern	0,5	5,2	1,9	14,0

1) Gumz, W., und Regul, R.: Die Kohle..., S.136

2) Vergl. im einzelnen die Ausführungen in § 12

3) Quelle: Statist. Informationen, 2. Jg./1955, Nr. 6, Tabelle II

7. Der Absatzbereich der italiенеischen Reviere liegt fast ausschließlich in den Grenzen des eigenen Landes; 1953 wurden 4,3% der Gesamtlieferungen in dritte Länder exportiert. Nur 10% des Gesamtbedarfs Italiens konnten 1953 aus eigener Förderung befriedigt werden. Die Fehlmenge wurde aus Gemeinschaftsländern, von denen das Ruhrgebiet allein 35% des Bedarfs übernahm, und aus dritten Ländern bezogen. Der größte Teil der Bezüge aus der Gemeinschaft und der Einfuhren wird vom norditalienischen Industriegebiet aufgenommen, in welchem eisenverarbeitende und chemische sowie Textil-Industrien ihren Standort haben. Die Ruhrkohle wird in den bedeutenden Kokereien im oberitalienischen Raum verkocht.

8. Abschließend sei noch auf die in den vergangenen Jahren angestiegenen Kohleneinfuhren aus dritten Ländern hingewiesen. Der mit der Vollbeschäftigung der westeuropäischen Wirtschaft stetig gewachsene Brennstoffbedarf in der EGKS konnt durch die Förderung der eigenen Reviere nicht mehr gedeckt werden, da der Bergbau naturbedingt eine geringe Angebotselastizität aufweist, die durch den Mangel an Bergarbeitern noch weiter eingeengt wird. Nachdem die Haldenbestände abgebaut waren, kam es bereits im Winter 1955/56 zu offensichtlichen Versorgungsschwierigkeiten in einzelnen Gebieten. Der Zuwuchsbedarf an Brennstoffen in der Gemeinschaft wird deshalb in steigendem Maß durch Importe aus dritten Ländern befriedigt, vor allem aus den U.S.A., aus denen 1956 schätzungsweise 30 Mio.t Kohle gegenüber 6 Mio.t im Jahr 1954 in den gemeinsamen Markt eingeführt wurden. Eine rückläufige Tendenz zeigen die Einfuhren aus Großbritannien, gleichbleibend sind die Bezüge aus Polen.

Etwas mehr als ein Drittel der Gesamtimporte in die Gemeinschaft nimmt seit 1953 Deutschland auf; der zweitgrößte Kohlenimporteur ist Italien; dann folgen mit gleichbleibenden Anteilen, aber ebenfalls zunehmenden Mengen Frankreich, Belgien und die Niederlande.

§ 4 Verkehrsträger und Transportwege der Kohle

I. Die räumlich ausgedehnte und mengenmäßig umfangreiche kohlenwirtschaftliche Verflechtung der Bergbaubezirke mit den Verbrauchsgebieten hat hohe Verkehrsleistungen zur Voraussetzung. Sie werden bewältigt mit Ausnahme des Luftverkehrs von allen Verkehrsträgern: Eisenbahn, Binnenschifffahrt, Lastkraftwagen und bei Überseelieferungen auch von der Seeschifffahrt.¹⁾ Eine Verbindung von Binnenwasser- und Eisenbahntransport stellt der gebrochene Kohlenverkehr dar. Die Qualität der Kohlentransportleistung der einzelnen Verkehrsträger weist naturgemäß erhebliche Unterschiede auf. Hier ist zu berücksichtigen, daß Koks wegen seiner Brüchigkeit sich für den Wassertransport weniger eignet.

Die mineralischen Brennstoffe sind für Eisenbahn und Binnenschifffahrt in allen Ländern der Montanunion das wichtigste Massentransportgut; sein Anteil am gesamten Gütertransportvolumen beider Verkehrsträger macht etwa 40% aus. Etwa 25% des 77 Mio.t großen Verkehrsaufkommens auf dem Rhein entfielen 1953 auf den Kohlenverkehr.²⁾ Die Beförderung von Brennstoffen erbringt damit einen entscheidenden Anteil an den Frachteinnahmen dieser Verkehrsträger, und Änderungen in der Höhe der Transportpreise, im Volumen und in der Richtung der Kohlenversandströme oder in der Verkehrsteilung haben tiefgreifende Rückwirkungen auf die Beschäftigungs- und Ertragslage beider Verkehrsmittel zur Folge.

Die Beteiligung der drei Binnenverkehrsmittel am gesamten Kohlenversand ist in den einzelnen Ländern je nach den verkehrsgeographischen Gegebenheiten und der verkehrspolitischen Zielsetzung verschieden. Aber auch innerhalb eines Landes kann dieses Verhältnis im Zeitablauf nicht als konstant angesehen werden. Veränderungen in den verkehrs- und tarifpolitisch relevanten Daten bewirken Verschiebungen zugunsten des einen oder anderen Verkehrsträgers.

Eine in allen Ländern der Montanunion festzustellende Erscheinung ist die zunehmende Beteiligung des Kraftwagens im Kohlenverkehr, wenn auch meistens nicht auf weite Entfernungen. Sie bestätigt

1) Dazu kommen für die Beförderung in der engeren Umgebung der Zechen die eigenen Transporteinrichtungen wie Förderbänder, Werks- und Seilbahnen.

2) Schaefer, H.U.: Das Ordnungswerk der Rheinschifffahrt im Kohlenverkehr, in: Zeitschrift für Binnenschifffahrt, Jg.1955, S.412

für den Bereich des Kohlentransports das allgemein beobachtete und verkehrspolitisch fragwürdige Vordringen des Straßenverkehrs in der Beförderung von Massengütern.¹⁾

Diese Entwicklung geht aus nachstehender Übersicht hervor, die die Verkehrsteilung in der Beförderung von Kohle deutscher Herkunft mit öffentlichen Transportmitteln in der Bundesrepublik Deutschland während der letzten sechs Jahre aufzeigt:

Tabelle 6: Anteile der öffentlichen Verkehrsträger^{a)} am Gesamtversand von Kohle^{b)} innerhalb der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1950 bis 1955.²⁾

Jahr	Gesamtversand ^{c)} in 1000 t	Anteile der Beförderungsarten ^{d)} in v.H.des Gesamtversandes			
		reiner Bahnweg	Bahnversand nach Binnen- häfen	reiner Wasserweg ^{e)}	Landweg
1950	110 615	70,0	7,0	14,7	8,3
1951	121 440	72,1	5,4	13,4	9,1
1952	124 289	70,2	6,0	13,9	9,9
1953	121 257	67,6	6,4	14,6	11,4
1954	129 604	65,1	6,6	15,3	13,0
1955	131 686	67,2	5,5	13,3	14,0

a) Der Nahabsatz der Zechen mit eigenen Transporteinrichtungen ist nicht miteinbezogen. Dieser Anteil ist beim Braunkohlen-transport außerordentlich hoch; er beträgt hier etwa 60% des Gesamtversands, bei Steinkohle nur 17%.

b) Steinkohle der Reviere Ruhr, Aachen und Niedersachsen; Braunkohle von allen Braunkohlenrevieren ohne Rheinland-Pfalz

c) einschl.Lieferungen von Zeche zu Zeche und Deputate

d) Die absoluten Transportmengen sind enthalten in: Zahlen zur Kohlenwirtschaft, Heft Nr.31, S.13

e) Reiner Wassertransport entfällt bei Braunkohle

Quelle: Zahlen zur Kohlenwirtschaft, Heft Nr.31, Essen, Februar 1956, S.13

Trotz des verhältnismäßig starken Rückgangs auch beim Versand nach Binnenhäfen fährt die Eisenbahn in Westdeutschland mit etwa

1) Die gleiche Tendenz im Transport von Walzwerkserzeugnissen der Eisen- und Stahlindustrie weist Jürgensen mit genauen Zahlenangaben nach. Jürgensen, H.: Die westeuropäische..., S.165

2) Die Angaben über die Transportanteile der einzelnen Verkehrsträger weichen vielfach voneinander ab, je nachdem, ob der Nahabsatz mit eigenen Transporteinrichtungen einbezogen ist oder nicht.

zwei Drittel immer noch den weitaus größten Teil der Kohle von den Revieren ab. Die Binnenschifffahrt konnte ihren Anteil ungefähr halten, während der Straßenverkehr die Transportmenge innerhalb von fünf Jahren auf das Doppelte vermehren konnte.

Auch in den übrigen Ländern nimmt die Eisenbahn die führende Stellung ein im Kohlentransport. Im Jahr 1950 verteilten sich die Lieferungen in Frankreich zu 79% auf die Eisenbahn, 11% auf die Binnenschifffahrt und 10% auf den Landweg. In Belgien entfielen 1950 auf den Bahnweg 67% und auf den gebrochenen Weg 8,5%, während der Wasserweg mit 21,4% und der Straßenverkehr mit 3,1% beteiligt waren. Auch in diesen beiden Ländern hat der Straßenverkehr eine Vermehrung der Transportmenge auf Kosten der Eisenbahnen erfahren. In Holland, das über ein ausgedehntes Wasserstraßennetz verfügt, verteilen sich die Kohlenabfuhr aus dem Limburger Revier sowie die Transporte der Kohlenbezüge aus dem Ausland je zur Hälfte auf den Bahn- und Wasserweg.¹⁾

II. Die Richtung der Hauptströme des Kohlenverkehrs wird bestimmt durch die Lage der Bergbauggebiete einerseits und der großen Verbrauchszentren andererseits. Die wichtigsten Kohlenverkehrsadern verlaufen deshalb von den Kohlenrevieren in die Industriegebiete, in die großen Städte und Seehäfen. Der stärkste Verkehr vollzieht sich entsprechend der Massierung des Verbrauchs wieder im Standortbereich der Kohlenförderung. Das regionale Gesamtbild des Verkehrs selbst wird bestimmt durch die Linienführung der Eisenbahn, Land- und Wasserstraßen und der Lage der Seehäfen.²⁾ Gerade die Gestaltung des Eisenbahnnetzes ist für die Entwicklung des Kohlenbergbaus und für die Vergrößerung seiner Absatzgebiete entscheidend gewesen.

1. Die überragende Bedeutung des Ruhrgebiets für die Brennstoffversorgung der Gemeinschaft rechtfertigt eine Darstellung des Verlaufs der wichtigsten Kohlenversandströme, die ihren Ausgang vom Ruhrrevier nehmen.³⁾ Dabei muß man sich bewußt sein,

1) Diese Verhältniszahlen sind entnommen aus: Sliepen, K.L.: Die Kohlentarife.....- Entsprechende Relationszahlen für die Jahre nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes liegen bei der Transportabteilung der Hohen Behörde nicht vor.

2) Schlier, Otto: Regionale Struktur von....., S.76

3) Ausführliche Darstellungen der Versandströme des Ruhrreviers finden sich bei: Linden, W.: Transportwege der Ruhrkohle, in Kohlenzeitung Jg.1955, S.173, und: Klaer, W.: Die Entwicklung des Kohlenverkehrs und der Kohlentarife seit 1945, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1952, S.166

daß die Struktur des Kohlenverkehrs wie die jedes Güterverkehrs bestimmt wird durch die Preis- und sonstigen Datenverhältnisse, darunter vor allem durch die Gestaltung der Beförderungspreise, und zwar einmal hinsichtlich der Richtung und Größe der Versandströme und zum anderen bezüglich der Aufteilung der Versandmengen auf die einzelnen Verkehrsträger. Da aber mittelfristig das Bestehen einer Grundausrichtung der Absatzbeziehungen angenommen wurde und der Verkehr nur die räumliche Überbrückung zwischen Erzeugung und Verbrauch übernimmt, kann man gleicherweise auch eine entsprechende Grundausrichtung der Verkehrsströme annehmen, so daß deren Verlauf seit Eröffnung des gemeinsamen Marktes sich nicht wesentlich verändert haben kann.

Aufgrund des schon mehrfach erwähnten umfangreichen Kohlenverbrauchs im Bereich der Kohlenförderung weist das Land Nordrhein-Westfalen im Verhältnis zum gesamten Binnenverkehr die größte Kohlenverkehrsdichte auf.¹⁾ Vom gesamten Kohlenversand werden etwa 50%²⁾ innerhalb Nordrhein-Westfalens transportiert, also nur auf kurze Entfernungen verladen. Der Absatz in Nordrhein-Westfalen betrug 1952 rund 30,5 Mio.t; davon wurden die Hälfte mit der Bahn, 6% im reinen Wasserversand, 15% durch den Straßenverkehr und der Rest mit Zecheneigenen Transporteinrichtungen befördert, die ausschließlich im Nahabsatz verwendet werden und somit nur in Nordrhein-Westfalen Bedeutung haben.

Die verkehrstechnischen Voraussetzungen Nordrhein-Westfalens sind gegeben in einem 6000 km langen Streckennetz der Bundesbahn und einem verzweigten Wasserstraßensystem, dessen Grundlage der Rhein bildet.³⁾ Einen unmittelbaren Wasseranschluß haben nur wenige, sogenannte "nasse" Zechen, die vielfach eigene Kanalhäfen unterhalten; die anderen "trockenen" Zechen können den Wassertransport nur in Verbindung mit einem Bahnvorlauf zu den Binnenhäfen wählen, meist nach den Häfen in Duisburg-Ruhrort, von wo aus die Kohle auf dem Rhein berg- oder talwärts verschifft wird.

Im Binnenverkehr vom Ruhrrevier nach den norddeutschen Ländern sind die einzelnen Verkehrsträger in unterschiedlichem Verhältnis beteiligt, das auch im Zeitablauf beträchtlich schwankt.

1) Auch für die gesamten übrigen Güter ist es das Gebiet der größten Verkehrsdichte.

2) Einschließlich Nahabsatz mit eigenen Transporteinrichtungen

3) Linden, W.: Transportwege der Ruhrkohle....., S.175

Nach Niedersachsen fuhr die Bahn 1952 fast doppelt so viel Brennstoffe ab wie die Binnenschifffahrt, ihr Anteil ging aber in den folgenden Jahren zugunsten des Wasserweges und des Straßenverkehrs zurück.¹⁾ Im Versand nach Bremen führt die Binnenschifffahrt 1953 mit mehr als der doppelten Eisenbahntransportmenge, während im Verkehr nach Hamburg und Schleswig-Holstein wieder der Bahnversand an erster Stelle steht. Der gebrochene Weg hat nur im Absatz nach Niedersachsen einige Bedeutung. Eine weit größere Rolle fällt ihm dagegen im Verkehr nach den süddeutschen Ländern zu, namentlich nach Baden-Württemberg durch den Umschlag in den Rhein-, Main- und Neckarhäfen. Nach Hessen übernehmen Bahn und Binnenschifffahrt ab 1953 etwa die gleichen Mengen, der gebrochene Verkehr hat hier eine rückläufige Tendenz. Bayern empfängt die Ruhrkohle zum weitaus größten Teil auf dem Bahnweg; in Rheinland-Pfalz überwiegt der reine Wasserweg, während in Baden-Württemberg Bahnweg, Schiffsversand und gebrochener Verkehr ungefähr gleiche Anteile aufweisen. Im Verkehr nach allen Bundesländern ist der Kraftwagen stark im Vordringen; lediglich im Versand nach Bremen, Hamburg und Schleswig-Holstein ist im Jahr 1955 erstmals ein Rückgang des Landabsatzes um durchschnittlich 50% gegenüber dem Vorjahr festzustellen. Die größte Kohlentransportmenge erzielte der Kraftwagen 1955 mit 7,7 Mio.t im Land Nordrhein-Westfalen; an zweiter Stelle steht Niedersachsen als Empfangsland mit 0,57 Mio.t, dann folgt Hessen mit 0,28 Mio.t.

Ungefähr 15 - 16% der Gesamtlieferungen des Ruhrreviers entfallen auf den grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb des gemeinsamen Marktes. Auch hier ist die Beteiligung der einzelnen Verkehrsträger je nach Empfangsland unterschiedlich. Insgesamt kommt aber der Eisenbahn auch im zwischenstaatlichen Verkehr die überragende Stellung zu. Klaer beziffert den Anteil der Eisenbahn an der Gesamtausfuhr über die Grenze in den Jahren 1950 und 1951 mit etwa 45% und mit 18% im Zulauf nach Duisburg-Ruhrort und zu den deutschen Seehäfen.²⁾

1) Diese und die folgenden Aussagen über die Beteiligung der Verkehrsträger am Kohlenversand der Ruhr beruhen auf einem Vergleich der Jahre 1951 bis 1955 an Hand einer Statistik des Unternehmensverbandes Ruhrbergbau.

2) Klaer, W.: Die Entwicklung des Kohlenverkehrs....., S.175

Die Lieferung nach Belgien und Holland erfolgt zum größten Teil auf dem Rhein; im Jahr 1952 wurden 2,9 Mio.t Brennstoffe rheinabwärts nach Rotterdam und Antwerpen befördert.¹⁾ Der Koksversand an die Luxemburger Hochofenwerke geht nur in geschlossenen Zügen auf dem Bahnweg über Igel-Wasserbillig oder Aachen und das belgische Netz vor sich, da Luxemburg keine Wasserstraßenverbindung besitzt. Auch im Versand nach der Saar ist die Bahn fast alleiniger Verkehrsträger.

Einen umfangreichen Verkehrsstrom bilden die Kohlen- und Kokslieferungen von der Ruhr an die Eisen- und Hüttenwerke in Lothringen, an denen Eisenbahn und Binnenschifffahrt beteiligt sind. Der Bahntransport vollzieht sich meist in regelmäßig verkehrenden, geschlossenen 1000 t - Zügen mit privaten Großraumwagen über das Saargebiet (Palzem). Sehr bedeutend in dieser Relation ist aber auch der gebrochene Weg über Straßburg. Im Gegensatz zur Deutschen Reichsbahn vor dem letzten Krieg begünstigte die Deutsche Bundesbahn den Brennstoffverkehr nach Lothringen nicht. Deshalb konnte die Rheinschifffahrt nach dem Krieg ihre Transportmenge im gebrochenen Verkehr über Straßburg verdoppeln.²⁾ Das Verfrachtungsgeschäft für den Wasserweg liegt auch heute noch in französischen Händen, und auch der größte Teil der Wassertransportmenge wird von französischen Schiffen gefahren.

Im Jahr 1953 wurden vom Ruhrrevier insgesamt 656 000 t Kohle und 2 687 000 t Koks nach Lothringen geliefert. Diese Menge teilte sich auf die beiden Verkehrswege wie folgt auf:³⁾

<u>Mengen in 1000 t:</u>	<u>Kohle</u>	<u>Koks</u>	<u>zusammen</u>	<u>in v.H.</u>
Reiner Bahnweg	355	2423	2778	83
Gebrochener Weg über Straßburg	<u>301</u>	<u>264</u>	<u>565</u>	<u>17</u>
	656	2687	3343	100

Während die Kohlenversandmenge zu 54% auf die Bahn und zu 46% auf den gebrochenen Weg entfällt, ist dieses Verhältnis bei den Koksmengen etwa 90% für den Bahnweg und 10% für den gebrochenen Verkehr.

1) 38 v.H. des Rheinverkehrsvolumens aus der Bundesrepublik nach Belgien und den Niederlanden entfielen 1953 auf Kohlentransporte.

2) Schulz-Kiesow, Paul: Montanunion und Verkehr, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24.Jg.1953, S.76

3) Nach Angaben der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle.

Eine Änderung in dieser Relation zugunsten der Binnenschifffahrt wird möglicherweise der geplante Moselkanal bringen, von dessen Bau die lothringische Industrie eine fühlbare Verbilligung des Ruhrkohlenbezugs erhofft, außerdem eine Senkung der Transportkosten im Absatzbereich, wodurch die Wettbewerbsstellung der lothringischen Eisenindustrie gegenüber dem Ruhrgebiet gestärkt werden würde. Auf diesen Überlegungen beruht der ausschließlich von Frankreich getragene Wunsch der Moselkanalisierung.

Die Kohlenlieferungen nach den übrigen Gebieten Frankreichs laufen ebenfalls auf der Bahn über die Saargrenze, zum Teil aber auch über die belgischen Strecken und auf dem Wasserweg rheinabwärts über die belgischen Kanäle und die Maas nach Nordfrankreich.

Beim Versand der Ruhrkohle nach Italien ist auch die Seeschifffahrt eingeschaltet, wobei die Kohlen den Weg über die Benelux-Seehäfen Rotterdam und Antwerpen oder über deutsche Seehäfen nehmen. Die schwankende Höhe der Seefrachten entscheidet neben anderen Gesichtspunkten, etwa Mangel an Güterwagen, darüber, ob der Binnenweg benutzt wird, entweder im direkten Bahnbezug über die Schweiz oder über den Brenner oder im gebrochenen Rheinverkehr mit Umschlag auf die Bahn in Basel.¹⁾ Im Jahr 1954 hat Italien jedoch über die Hälfte seiner Ruhrkohlenmenge über die Rheinmündungshäfen bezogen.

2. Die Kohlenverkehrsströme der übrigen Reviere der Gemeinschaft treten in ihrem Umfang hinter die des Ruhrgebiets weit zurück; sie brauchen deshalb, soweit sie für das Verständnis der späteren Ausführungen überhaupt wichtig sind, nur kurz gestreift werden.

Die Verkehrslage des Aachener Reviers ist nicht so günstig wie die der Ruhrzechen, da hier nur wenige Anschlüsse an das Wasserstraßennetz vorhanden sind. Jedoch ist der Aachener Bergbau infolge seiner Grenzlage im grenzüberschreitenden Verkehr bevorzugt, hauptsächlich bei Lieferungen in das benachbarte Belgien und über belgische Strecken nach Lothringen. Die Brennstoffe für Holland, Belgien und Luxemburg sowie in das Saargebiet werden

1) Linden, Walter: Transportwege der Ruhrkohle, in Kohlenzeitung, Jahrg.1955, Nr.8 S.173

ausschließlich auf dem Bahnweg abgefahren; beim Versand nach Frankreich entfällt ein kleiner Teil auf die Wasserstraßenverbindung über Straßburg oder über den Albert-Kanal und die Maas.¹⁾

Der stärkste Kohlenverkehr innerhalb Frankreichs verläuft zwischen dem Revier Nord et Pas de Calais und dem großen Pariser Kohlenverbrauchsgebiet. Ungefähr ein Drittel des Bedarfs im Raum von Paris wird durch Importe auf dem Seeweg, meist über Dieppe und Rouen befriedigt.²⁾ Die Abfuhr der Kohle des lothringischen Reviers wickelt sich zu über 90% auf dem Bahnweg ab, unter anderem nach Paris und in die südostfranzösischen Departements. Die französischen Bezüge aus Holland und Belgien kommen meist über die trockene Grenze mit der Bahn. Ein mengenmäßig nicht bedeutender Teil der belgischen Kohle wird allerdings auch auf dem Binnenwasserweg nach Frankreich befördert.³⁾

Der weit gestreute Kohlenversand des Saargebiets vollzieht sich zum größten Teil auf dem Bahnweg, da die Saarzechen außer dem Saarkohlenkanal als Verbindung zum Rhein-Marne-Kanal keine Wasserstraßenverbindung haben.

Im Kohlenverkehr zwischen den westeuropäischen Revieren der EGKS und Italien nehmen die Schweiz und Österreich mit ihren Transitstrecken eine wichtige Stellung ein.

Die in letzter Zeit laufend steigenden Einfuhren von Kohlen aus

1) Slieden, Karl-Ludwig: Die Kohlentarife....., S.35

2) Slieden, Karl-Ludwig: Die Kohlentarife....., S.39

3) Da diese Kohlenladungen je nach Lage des internationalen Frachtenmarkts oft zu niedrigeren Sätzen nach dem Innern Frankreichs transportiert werden konnten als die Kohle aus dem geographisch näher liegenden nordfranzösischen Revier, für deren Wassertransport staatlich kontrollierte Festfrachten bestehen, erhob die französische Regierung ab April 1954 eine Ausgleichsabgabe (péréquation) für die Bezüge belgischer Kohle auf dem Wasserweg zu dem Zweck, die bis 50% betragenden saisonbedingten Schwankungen zwischen den freien internationalen und den französischen Festfrachten auszugleichen. Die Hohe Behörde stellte in dieser Abgabe eine Diskriminierung fest und forderte ihre Aufhebung, die von der französischen Regierung unter der Voraussetzung zugesagt wurde, daß die Hohe Behörde für die Beseitigung der bestehenden Disparität sorgt. Da dies bisher nicht gelang, sah die Hohe Behörde sich veranlaßt, eine befristete Beibehaltung des Systems der Ausgleichskasse, wenn auch in veränderter Form, zu bewilligen. Vergl. hierüber: Internationale Transportzeitschrift, Jg.1955, Seite 950.

den U.S.A. erfolgen über die Rheinmündungshäfen Rotterdam und Antwerpen oder über Emden. Die Weiterbeförderung übernimmt fast ausschließlich die Rhein- und Kanalschifffahrt, die dadurch eine beachtliche Steigerung des Transportvolumens im Bergverkehr erfährt, allerdings unter Inkaufnahme einer fehlenden Rückauslastung. Der Bergverkehr der Rheinschifffahrt stieg im Jahr 1955 um 11 Mio.t auf 32 Mio.t; von der Steigerung entfielen 4,2 Mio.t auf Kohlentransporte, ein weiterer Teil auf die erhöhten Erzeinfuhren. Da das Volumen im Talverkehr nur 18 Mio.t betrug, mußte wegen der gestiegenen Kohle- und Erzeinfuhren fast jedes zweite Schiff leer zu den Rheinmündungshäfen zurückfahren.¹⁾ Der nach dem zweiten Weltkrieg völlig neu entstandene Kohlenverkehr von Nordamerika nach Europa wirkt sich naturgemäß auch weitgehend auf den Seefrachtenmarkt aus.²⁾

1) Bericht des Bundesverkehrsministeriums "Deutsche Binnenschifffahrt 1955", Heft 1, S.8

2) v.Bissing, W.M.: Verkehrspolitik, Berlin 1956, S.152

II. Teil

Die Beeinflussung der Kohlentarife durch die Vertragsbestimm-
 =====
 ungen der Europäischen Gemeinschaft bis zur Eröffnung des
 =====
 gemeinsamen Kohlenmarktes
 =====

§ 5 Die Kohlentarife in den Gemeinschaftsländern vor
Eröffnung des gemeinsamen Marktes

Eine im Raum gegebene Austauschstruktur wird mitbestimmt durch die Höhe der Transportkosten und die Art der Beförderungsbedingungen der Verkehrsträger, die das Gut vom Produktionsort zum Verbrauchsort bringen. Denn die Nachfrage nach dem Gut wird wirksam über den Preis am Konsumort, der sich im wesentlichen aus dem Erzeugungspreis und dem Transportpreis zusammensetzt. Gerade bei einem Massengut wie Kohle bilden die Transportkosten in Abhängigkeit von der Entfernung einen beträchtlichen Anteil des Einstandspreises für den Verbraucher. Die formale und materielle Tarifgestaltung der Verkehrsträger beeinflusst also Richtung und Größe der Absatzströme und ihre Aufteilung auf die einzelnen Verkehrsmittel, sie bestimmt das ökonomische Gefälle der Austauschbeziehungen. Dabei spielt es keine Rolle, ob Art und Höhe der Beförderungspreise nach bestimmten gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen gestaltet werden, um eine erstrebte Absatz- und Verkehrsstruktur zu verwirklichen.

Den Verlauf und Umfang der von den Eisenbahnen getragenen Kohlenverkehrsströme im Raum der Europäischen Montangemeinschaft beeinflussten vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes die unter nationalwirtschaftlichen Gesichtspunkten erstellten Kohlentarife der Eisenbahnverwaltungen in den einzelnen Mitgliedsländern. Ihr materieller und formeller Aufbau bildete die Ausgangslage für die Tarifmaßnahmen der Hohen Behörde.

Um die Veränderungen in der Tarifstruktur und deren Auswirkungen seit Bestehen der Hohen Behörde festzustellen, ist es zweckmäßig, auch die Kohlentarifsituation unmittelbar vor der Errichtung des gemeinsamen Montanmarktes zu skizzieren. Das ist auch deshalb

sinnvoll, weil die nationalen Kohlen-Binnentarife sich in ihrem Aufbau und in ihrer Stellung im gesamten nationalen Gütertarifsystem kaum verändert haben. Änderungen haben sich hauptsächlich in der Tarifbezeichnung, im Tarifniveau, in der Entfernungsstaffelung und im Geltungsbereich ergeben. Insbesondere soll nachfolgend das Schwergewicht der Betrachtung auf die Kohlentarife gelegt werden, die für den grenzüberschreitenden Verkehr wichtig waren oder noch sind. Sofern nicht auf eine Änderung oder Aufhebung bestimmter Tarife hingewiesen wird, haben alle behandelten Brennstofftarife auch heute noch Gültigkeit.

Da später im Zusammenhang mit den direkten Montantarifen über den Aufbau der Tarifsyste in den Gemeinschaftsländern zu sprechen sein wird, genügt hier eine kurze Betrachtung über Art und Anzahl der Brennstofftarife der einzelnen Eisenbahnen, wobei jedoch ihre Einordnung im gesamten Tarifsyste jeder Eisenbahnunternehmung nicht ganz vernachlässigt werden kann.¹⁾

Bei dieser Darstellung der Kohlentarife, wie sie sich zu Beginn des Jahres 1953 vorfanden und zum großen Teil heute noch bestehen, empfiehlt es sich ebenfalls wieder getrennt nach Ländern vorzugehen, da die Kohlentarife der einzelnen Bahnen sich wegen ihrer staatsraumwirtschaftlichen Ausrichtung zu sehr unterscheiden, als daß sie unter rein formalen Kriterien, etwa im Hinblick auf die Tarifelemente, betrachtet werden können. Trotz der durch die verkehrspolitischen, wirtschafts- und verkehrsgeographischen Verhältnisse bedingten Unterschiede in der formalen und materiellen Tarifgestaltung lassen sich doch gemeinsame Grundlagen feststellen. So findet sich in allen sechs Gemeinschaftsländern eine Klasseneinteilung der Güter nach Maßgabe ihrer Belastbarkeit, eine Berücksichtigung der Ausnutzung des Wagonraums durch Unterscheidung von Haupt- und Nebenklassen, die relative Verbilligung der Frachtsätze mit steigender Entfernung und schließlich auch eine Ergänzung der Regeltarife durch Spezialtarife, die in besonderem Maß den Eigenarten der Wirtschafts-

1) Eine ausführliche Darstellung der Kohlentarifverhältnisse vor Gründung der Montanunion gibt Sliepen, Karl-Ludwig: Die Kohlentarife westeuropäischer Eisenbahnen unter Berücksichtigung ihrer Gestaltung in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Dissertation, Köln 1953.- Ein Überblick über den Tarifaufbau in Frankreich, Italien und den Niederlanden findet sich auch im Anhang zu den "Vorschlägen des Wissenschaftlichen Beirats des Bundesverkehrsministeriums für eine Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs vom 12.Mai 1953", Bielefeld 1953, S.25

und Verkehrsstruktur jedes Landes Rechnung tragen sollen. Lediglich durch die unterschiedliche Gewichtung des einen oder anderen dieser Tarifelemente ergeben sich die Abweichungen in den Tarifsyste-men und damit in den Kohlentarifen der Mitgliedstaaten der Montanunion.

I. Die Kohlentarife der Deutschen Bundesbahn

Unter den Tarifsyste-men der sechs Mitgliedstaaten der EGKS ist beim Deutschen Eisenbahngütertarif (DEGT) das Prinzip der Gemeinwirtschaftlichkeit noch am stärksten ausgeprägt, wenngleich sich auch hier tiefgreifende Einbrüche zeigen. Es kommt zum Ausdruck neben der Bestimmung über den Beförderungszwang durch folgende Merkmale:¹⁾

1. Gesamtkostendeckung: Die Überschüsse aus ergiebigeren Beförderungse-leistungen dienen der Durchführung von Transporten, die unter gesamtwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu einem unter den Selbstkosten liegenden Preis erwünscht sind.
2. Tarifeinheit und Tarifgleichheit im Raum: Die Beförderungse-preise werden ohne Rücksicht auf die Anlage- oder Betriebskosten und unbeschadet der Verkehrsdichte für alle Strecken und alle Verkehrsnutzer einheitlich berechnet.²⁾
3. Güterwertstaffel: Die Verkehrsgüter sind unterschiedlich belasteten Klassen zugeordnet, in der Regel nach Maßgabe des Warenwerts.
4. Entfernungsstaffel: Die Tarifsätze enthalten je Leistungseinheit eine relative Verbilligung mit wachsender Entfernung.

Die Wert- und die Entfernungsstaffel dienen vornehmlich dem Ziel einer Dezentralisierung der industriellen Standortbildung.

1) Vorschläge für eine Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Heft 1 der Schriftenreihe des Wissenschaftl. Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Bielefeld 1953, S.7. - Das Wesen der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung, also die Zielsetzung, die mit dem gemeinwirtschaftl. Tarif angestrebt wird, charakterisiert der Wissenschaftl. Beirat durch folgende Forderungen: a) Gleichwertige Bedienung der wirtschaftsstarken und -schwachen Gebiete; b) Förderung einer Dezentralisierung der Siedlung und der Industrie; c) Förderung der Mittel- und Kleinbetriebe in volkswirtschaftlich vertretbarem Rahmen; d) Begünstigung bestimmter Bevölkerungsschichten im Personentarif aus staats-, sozial- und wirtschaftspolitischen Notwendigkeit.

2) Dieser Grundsatz gilt als die wichtigste Eigenschaft der Gemeinwirtschaftlichkeit im DEGT.

Die Wertstaffelung, auch horizontale Staffel genannt, zeigt sich im DEGT in den sieben Gütertarifklassen A bis G. Sie bilden das Regeltarifsystem für den Güterverkehr in dem Sinne, daß diese Tarife in allen Verkehrsrelationen Gültigkeit haben. In der Klasse A tarifieren die hochwertigen Fertigwaren, die die höchste Transportkostenbelastung tragen können. Die Klassen F und G enthalten dagegen die Tarifpreise für die Güter mit der geringsten Belastbarkeit, also die Massengüter, vor allem die Rohstoffe. Alle Brennstoffe wie Kohle, Koks und Briketts jeder Art sind in Klasse F eingeordnet, allerdings in der Unterklasse Fk, in der die sonst zu tragende Beförderungssteuer von 7% des Frachtsatzes entfällt.

Wie in den anderen Ländern der Gemeinschaft ist auch beim DEGT der Werttarif mit dem Wagenausnutzungssystem verbunden (gemischtes Tarifsystem). Zu diesem Zweck ist jede der Wertklassen in eine Hauptklasse von 15 t und zwei Nebenklassen von 10 t und 5 t unterteilt, in denen für die Frachtberechnung höhere Sätze angewendet werden. Diese Gewichts- oder kleine Mengenstaffel entspringt den tatsächlichen Kosten beim Beförderungsvorgang, indem die Hauptklasse aufgrund der besseren Wagenraumausnutzung die billigeren Sätze gewährt; die Sätze der Nebenklassen werden durch Zuschläge auf die Frachten der Hauptklasse errechnet.

Die Entfernungsstaffelung ist in jeder Haupt- und Nebenklasse gleicherweise durchgeführt, jedoch ist sie bei den einzelnen Wertklassen unterschiedlich ausgestaltet (sogen. differenzierte Entfernungsstaffel). Demzufolge sind auch die Spannungen zwischen den einzelnen Güterklassen je nach Entfernung verschieden.

Die Klasse Fk gilt als Regeltarif für den Versand sämtlicher mineralischer Brennstoffe jeglicher Herkunft und Bestimmung von allen Bahnhöfen und Grenzübergangsstellen nach allen Bahnhöfen und Grenzübergängen der Deutschen Bundesbahn. Ihre Bedeutung für den Kohlenverkehr innerhalb Westdeutschlands war aber schon immer gering, und sie ist seit Eröffnung des gemeinsamen Montanmarktes noch mehr zurückgegangen. Denn der weitaus größte Teil der Kohlenverkehre wird zu Ausnahmetarifen abgefahren. Unter diesen hat der Ausnahmetarif 6 B1 eine überragende Stellung, vor allem auch für die Ertragslage der Bundesbahn.

Der örtliche Geltungsbereich des AT 6 B1 ist entsprechend den Bestimmungen des DEGT Teil II Heft C Ziff.23 eingeschränkt auf "Sendungen, die von einer inländischen Brikettfabrik, Gasanstalt, Kokerei, Schwelerei, Zeche (Grube) stammen und bei dem nach ihrer örtlichen Lage für sie in Betracht kommenden Versandbahnhof aufgeliefert werden" und nach allen Bahnhöfen und Grenzübergangspunkten gehen. Damit gilt der AT 6 B 1 praktisch für alle Kohlentransporte, die von den Bergbaurevieren ausgehen, während die Regelklasse Fk nur für Transporte von solchen Bahnhöfen Anwendung findet, die keine Kohlenzeche bedienen, vor allem also bei Neuaufgabe und zum Teil bei Ablauf von Wasserumschlagsplätzen. Mit der Eröffnung des gemeinsamen Marktes ist auch der Anwendungsbereich der Klasse Fk auf die Brennstoffbezüge aus den Gemeinschaftsländern ab deutschem Grenzbahnhof entfallen, während für Kohlenlieferungen in die Gemeinschaftsländer ebenso wie in dritte Länder der AT 6 B 1 vor und nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes gültig blieb.

Wegen seines weiten Geltungsbereichs und der im Vergleich zur Regelklasse viel größeren Versandmenge, die zu seinen Sätzen abgefahren wird, kann der AT 6 B1 nur formell als Ausnahmetarif angesprochen werden. Da durchschnittlich 65% aller auf der Schiene aufgelieferten Kohle zu den Sätzen des 6 B1 befördert werden¹⁾, stellt er in Wirklichkeit den "Regeltarif" des Brennstoffverkehrs der Bundesbahn dar.²⁾ Als allgemeiner Ausnahmetarif ist er jedenfalls als Verlängerung der Klassenstaffel anzusehen.

Der AT 6 B1 hat seit der Währungsumstellung im Jahr 1948 alle Tarifänderungen einschließlich der Krisenzuschläge erfahren.³⁾

Die letzte, derzeit gültige Ausgabe des Tarifs stammt vom 20. Oktober 1952.

Unter Zugrundelegung des heutigen Tarifstandes (Klasse Fk ab 1.8.1953) gewährt der 6 B1 gegenüber der Regelklasse Ermässigungen von 4,8 bis 22,5% je nach Entfernung:

1) Klaer, Werner: Die Entwicklung des Kohlenverkehrs und der Kohlentarife seit 1945, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens, 1952, Seite 169

2) Allerdings ein spezieller Regeltarif im Gegensatz zu den allgemeinen Regeltarifen der Klassen A bis G.

3) Vergl. im Einzelnen: Klaer, W.: Die Entwicklung....., S.166 ff.

<u>Entfernung in km:</u>	5	100	200	500	800	1000	1300
<u>Ermässigung des 6 B1</u> <u>in v.H. der Sätze</u> <u>der Klasse Fk</u>	17,9	9,9	10,8	19,1	22,5	18,2	8,9

Das Spannungsverhältnis der Klasse Fk und des At 6 B1 gegenüber der höchsten Wagenladungsklasse A bei 200 km Entfernung nach dem derzeit gültigen Tarifstand stellt sich wie folgt:

<u>Klasse A</u>	<u>Klasse Fk</u>	<u>AT 6 B1</u>
100	64,92	57,9

Die Ermässigung in der Entfernungsstaffel des 6 B1 ist nicht einheitlich durchgerechnet und hat in den letzten Jahren verschiedene Änderungen erfahren. Die Abstaffelung wird ersichtlich, wenn man den t/km - Satz für die Mindestentfernung gleich 100 und die t/km - Sätze der höheren Entfernungen dazu ins Verhältnis setzt.¹⁾ Für die Klassen A und Fk und den AT 6 B1 ergeben sich so folgende Entfernungsstaffeln:²⁾ (Tarifstand ab 1.8.1953)

<u>Entfernung</u>	<u>Entfernungsstaffel</u>		
km	Klasse A	Klasse Fk	AT 6 B1
5	100	100	100
50	29,3	22,5	26,1
100	28,1	19,8	21,7
500	18,3	11,4	11,3
800	14,5	8,7	8,35
1000	12,4	7,6	7,5

Entsprechend der geringen Frachtbelastbarkeit des Massenguts Kohle ist die Entfernungsstaffelung der beiden Kohlentarife Fk und 6 B1 stärker als bei der Klasse A. Die mineralischen Brennstoffe erfahren damit tarifarisch eine doppelte Begünstigung: Einmal durch die Klassenstaffel und zum anderen durch die vorwiegend in mittleren und weiteren Entfernungen stärkere Abstaffelung gegenüber den höherwertigen Gütern. Dadurch wird der Brennstoffversand in die rohstoffernen Gebiete verbilligt.

1) Über das genauere Verfahren zur Darstellung der Entfernungsdegression vergl. die Ausführungen unter § 8.

2) Die Entfernungsstaffelung des 6 B1 ist unter § 12 graphisch dargestellt.

In den Entfernungen 500 km und 1000 km ist das Spannungsverhältnis zwischen Klasse A und dem 6 B1 etwa 100 : 48%, also bedeutend stärker als bei 200 km, während es in der weiteren Entfernung von 1300 km mit 100 : 53,3 wieder geringer wird.

Neben dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B1 bestehen seit einiger Zeit¹⁾ vierzehn besondere Ausnahmetarife²⁾ mit unterschiedlicher Zielsetzung. Sie unterscheiden sich gegenüber dem 6 B1 dadurch, daß ihre Anwendung auf bestimmte Verkehrsrelationen und besondere Brennstoffarten, vielfach nur für einen bestimmten Verwendungszweck, beschränkt ist; in einigen Fällen wird eine Mindestverkehrsmenge vorausgesetzt.

Eine Gruppierung dieser besonderen Ausnahmetarife kann nach verschiedenen Gesichtspunkten vorgenommen werden, je nach dem Zweck, der mit den Tarifen erstrebt wird. Jede Einteilung bereitet jedoch gewisse Schwierigkeiten, da der eine oder andere Tarif vielfach zwei oder mehrere Zielsetzungen verbindet, wie das Beispiel der nachfolgend genannten Küstenkohlentarife zeigt.

Grundsätzlich kann behauptet werden, daß der Eisenbahn alle diese Ausnahmetarife, nicht nur die Wettbewerbstarife, zur Erhaltung oder Steigerung des Verkehrsaufkommens dienen, obwohl die gemeinwirtschaftliche Aufgabe in der Regel den Einführungsgrund bildet. Im Hinblick auf diese gemeinwirtschaftlichen Aufgaben lassen sich die besonderen Kohlenausnahmetarife in vier Gruppen zusammenfassen:

1. Zur Absatzförderung der kleinen Braunkohlenreviere im bayrischen und hessischen Raum bestehen die beiden Ausnahmetarife 6 B 8 und 6 B 9. Erstellt wurden sie 1931 mit der Absicht, diesen Revieren "ihr natürliches Absatzgebiet im Wettbewerb mit der Ruhrkohle und der rheinischen Braunkohle zu erhalten"³⁾. Der 6 B 8 erleichtert den Braunkohlenversand der bayrischen Gruben nach allen Stationen auf eine Entfernung von 153 km, in die auch die bayrischen Großstädte fallen. Der 6 B 9 gilt für die westdeutschen Braunkohlenreviere, vor allem im Raum von Kassel, und

1) Im Jahr 1948 wurden einige Kohlentarife aufgehoben, die durch die politische Entwicklung nach Kriegsende gegenstandslos geworden waren, z.B. die Kohlenausnahmetarife für den Geltungsbereich des schlesischen Kohlenreviers.

2) Ohne Interzonentarife im Verkehr mit der DDR.

3) Klaer, W.: Die Entwicklung des....., S.174

enthält ermäßigte Stationsfrachtsätze nach hessischen Empfangsstationen bis auf eine Entfernung von 160 km.

2. Die Küstenkohlentarife 6 B 11 und 6 B 14: Der 6 B 11 begünstigt den Transport von Steinkohle aus dem Ruhr-, dem Aachener und dem niedersächsischen Revier zur Küste, während der 6 B 14 für den Versand von Braunkohle aus dem rheinischen und dem Helmstedter Braunkohlenrevier gilt. Beide Tarife enthalten verschieden hohe Orts-, Bunker- und Ausfuhrfrachtsätze.¹⁾ Sie wurden unter anderer Ausgestaltung und Bezeichnung schon in den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts durch die Bahnen eingeführt zu dem Zweck, die Ruhrkohle im norddeutschen Küstengebiet gegenüber der hier eindringenden englischen Kohle mit Hilfe tarifpolitischer Maßnahmen wettbewerbsfähig zu erhalten, was die Orts- und Bunkerfrachtsätze ermöglichten, während die Ausfuhrfrachtsätze die deutschen Seehäfen in der Kohlenausfuhr gegenüber den Rheinmündungshäfen begünstigen sollten, weshalb den Küstenkohlentarifen teilweise der Charakter von Seehafentarifen zukam.²⁾ Seit der Erbauung des Dortmund-Ems-Kanals können die Küstenkohlentarife auch als Wettbewerbs-tarife gegenüber der Binnenschifffahrt angesprochen werden.³⁾

Mit dem Rückgang der Einfuhr englischer Kohle nach dem letzten Krieg war vor allem den Ortsfrachtsätzen ihre Berechtigung genommen; ihre Beibehaltung kam deshalb einer Unterstützungsmaßnahme des Küstengebiets gleich.⁴⁾ Die Ortsfrachtsätze haben aus diesem Grund nach 1945 eine mehrmalige Umgestaltung erfahren bei gleichzeitiger Grenzverlegung des begünstigten Küstengebiets. Ihre Neubildung am 15.7.1951 gewährte dem Hauptgebiet Schleswig - Holstein eine Ermässigung gegenüber dem 6 B1 von durchschnittlich 30%. Für Hamburg und das übrige Küstengebiet, das durch die Linie Papenburg - Leer - Oldenburg - Lüneburg - Bremen vom Geltungsbereich des 6 B1 abgetrennt ist, gilt eine geringere Ermässigung von etwa 11 - 29%. Für Ausfuhr- und Bunkerkohle bestehen feste Stationsfrachtsätze.

1) Ortsfrachtsätze für die im Küstengebiet verbleibende Kohle, Bunkerfrachtsätze für die von See- und Hafenschifffahrt verwendete Bunkerkohle.

2) Klaer, W.: Die Entwicklung des Kohlenverkehrs....., S.171

3) Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife....., S.70

4) Klaer, W.: Die Entwicklung....., S.171

3. Die Ausnahmetarife 6 B 30-33, 6 B 41-42 und 6 B 77 zur Förderung des deutschen Erzbergbaus und der Eisenerzeugung: Diese Gruppe von Tarifen dient einer raumpolitischen Zielsetzung, nämlich durch tarifarische Verbilligung des Kohlenbezugs gewisser Standortungünstig, von der Kohlenförderung entfernt liegender Industrien der Eisenerzeugung und -verarbeitung der Ballung der Schwerindustrie an der Ruhr entgegenzuwirken. Die Verwendung der Brennstoffe in den im Tarif bezeichneten revierfernen Hüttenwerken und eisenverarbeitenden Unternehmen ist Voraussetzung für die Gewährung dieser Ermässigungen.

Der als "Siegerländer Notstandstarif" schon 1886 eingeführte AT 6 B 30 begünstigt den Versand von Steinkohlen aus dem Ruhr- und Aachener Revier und von Braunkohlenbriketts aus dem Rheinischen und dem westdeutschen Braunkohlenggebiet nach den mit hohen Selbstkosten arbeitenden Erzbergwerken im Siegerland sowie den Stahlwerken im Sieg-, Lahn- und Dillgebeit. Die Ermässigung beträgt bis zu 38% gegenüber dem AT 6 B 1. In einem zweiten Frachtsatzzeiger dieses Tarifs erhält die Georgsmarienhütte bei Osnabrück für den Kohlenbezug aus den gleichen Revieren eine Verbilligung von etwa 24% gegenüber dem AT 6 B 1. Dieser Teil des Tarifs bildet heute eine Wettbewerbsmaßnahme der Bahn gegen den Wasserweg auf dem Dortmund-Ems- und Ems-Weser-Kanal.¹⁾

Mit dem AT 6 B 31 werden unter der gleichen Zwecksetzung die in Oberbayern gelegenen Hüttenwerke Haidhof, Luitpoldshütte und Sulzbach-Rosenberg-Hütte beim Kohlenbezug aus dem Rheinischen Braunkohlenggebiet sowie dem Aachener und dem Ruhr-Revier mit durchschnittlich 20,8% gegenüber dem AT 6 B 1 begünstigt. Bemerkenswert bei diesem Tarif ist, daß die Bahn die Auflieferung in geschlossenen Zügen oder Zugteilen verlangen kann, um gegebenenfalls die Selbstkosten der Beförderung zu senken, die sich jedoch ohnehin niedrig stellen durch den rückläufigen Transport von süddeutschen Doggererzen an die Ruhr. Der AT 6 B 31 ist ein reiner Unterstützungstarif.

Als Wettbewerbstarif gegenüber der Binnen- und Seeschifffahrt ist der erst im Jahr 1950 eingeführte AT 6 B 32 anzusehen, der die Steinkohlenbezüge des Hochofenwerks Lübeck-Dänischburg frachtmäßig verbilligt.

1) Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife....., S.74

Der AT 6 B 33 besteht seit 1940 ausschließlich für den Steinkohlenversand des Ruhrgebiets zugunsten der Eisenindustrie im Salzgittergebiet. Auch dieser Tarif richtet sich gegen den konkurrierenden Schiffstransport auf dem Mittellandkanal. Die Bundesbahn hat an der Erhaltung des Verkehrs in dieser Relation besonderes Interesse, weil der in Großraumwagen durchgeführte Kohlentransport "die Rückauslastung des Erzverkehrs aus dem Raum Salzgitter zur Ruhr sicherstellt"¹⁾. Besondere Erwähnung verdient die Mengenbindung im AT 6 B 33; er ist nur anwendbar bei Aufgabe einer Mindestmenge von 1 Mio.t innerhalb eines Jahres. Mit dieser Auflage will die Bahn eine weitgehende Senkung der Selbstkosten der Beförderung erreichen.

Eine verhältnismäßig kleine Verkehrsmenge entfällt auf die beiden Tarife 6 B 41 und 6 B 42, die der Förderung, Aufbereitung und Verhüttung von Blei- und Zinkerzen zugute kommen. Der AT 6 B 41 gilt für die Unterstützung dieser Industrien im Raum von Aachen, Köln und im Lahnggebiet, der AT 6 B 42 für die Blei-, Kupfer- und Zinkverarbeitungsstätten im Harzgebiet. Einbezogen sind Steinkohlen, -briketts und -koks sowie Braunkohle und Braunkohlenbriketts.

In der Güterart und im Geltungsbereich sehr beschränkt ist der AT 6 B 77, der nur für Braunkohlenbriketts aus dem Rheinischen Braunkohlenrevier zum Betrieb von Generatoren in Eisen- und Stahlwerken in der Umgebung von Plettenberg gilt. Der Tarif hat feste Stationsfrachtsätze von vierzehn Kohlenversandbahnhöfen nach dem Empfangsort Plettenberg.

4. Die Binnenumschlagstarife 6 U 1, 6 DU 1 und 6 B 73: Sie gelten für den Zu- oder Ablauf von oder nach einer Binnenwasserstraße. Unter ihnen ist der AT 6 U 1 dem Verkehrsaufkommen nach der bedeutendste. Er wurde 1924 eingeführt zur Aufrechterhaltung der erwünschten Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt, nachdem 1920 mit der Verreichlichung der Länderbahnen die Entfernungsstaffelung im Gütertarif aufgenommen wurde.

1) Klaer, W.: Die Entwicklung des....., S.173

Dabei bewirkte die Staffelung in den nahen Entfernungen des allgemeinen Kohlentarifs eine relative Verteuerung des Binnenhafenzu- und ablaufs und damit des gebrochenen Verkehrs, während in den weiten Entfernungen eine Verbilligung des Bahntransportes eintrat, was in beiden Fällen eine wesentliche Verschlechterung der Wettbewerbsstellung der Binnenschifffahrt bedeutet. Den Ausgleich im Kohlenverkehr nach Süddeutschland stellt der 6 U 1 dadurch her, daß er den Bahnablauf von den Rhein-, Main- und Neckarhäfen nach allen Stationen auf Entfernungen bis 300 km gegenüber dem AT 6 B 1 bis etwa 20% (bei 200 km) ermäßigt. Der Ausnahmetarif ist anwendbar für Braun- und Steinkohlen und deren Briketts sowie Koks, die in den im Tarif genannten Rhein-, Main- und Neckarhäfen mit dem Schiff ankommen und von dort mit der Bahn sofort oder nach Lagerung weitergehen; begünstigt werden außerdem Sendungen, die von den Kohlenversandbahnhöfen der Saar- und lothringischen Reviere auf dem Bahnweg in den Bahnhöfen des genannten Versandbereichs eingehen und nach Lagerung mit der Eisenbahn weiterbefördert werden. Dieser Anwendungsbereich ist weniger von Bedeutung, da die Zwischenlagerung der Kohle Voraussetzung für die Gewährung der verbilligten Bahnfrachten des 6 U 1 ist. Wichtig ist indessen, daß der Umschlagtarif nur anwendbar ist, wenn der Verfrachter oder ein Dritter sich der Bahn gegenüber verpflichtet hat, innerhalb eines bestimmten Zeitraums nach einem Niederrheinhafen mindestens die gleiche Menge Kohlen, Koks und Briketts zu verfrachten, die zu den Sätzen des 6 U 1 im gleichen Zeitraum befördert werden, wobei die Mengen jeweils aus dem gleichen Ursprungsgebiet stammen müssen.

Der 6 DU 1 ist ein Zulauf tariff und gilt mit einer Ermässigung von durchschnittlich 11% gegenüber dem 6 B1 für die Sendungen von Steinkohlen, -koks sowie Stein- und Braunkohlenbriketts aus dem Aachener oder Ruhrrevier und dem Rheinischen Braunkohlengebiet, die mit der Bahn nach Deggendorf, Passau und Regensburg gehen und von dort auf der Donau nach Österreich weiterbefördert werden. Insofern ist der 6 DU 1 zugleich als Ausfuhr tariff anzusprechen, außerdem als Unterstützungsmaßnahme zugunsten der Donauhäfen und der Donauschifffahrt. Die der Bundesbahn durch Gewährung dieses Tarifs entstehenden Frachtausfälle sind aber größer als die zugestandene Ermässigung gegenüber dem AT 6 B1,

da sich beim durchgehenden Bahnversand über die Grenzübergänge eine mittlere Entfernung von 671 km ergibt, während die Versandweite bis zu den Donauhäfen nur 553 km beträgt, also die Selbstkostendegression geringer ist.¹⁾

In die Gruppe der Wasserumschlagtarife gehört dem wirklichen Zusammenhang nach auch der 6 B 73, der äußerlich als Binnen-tarif gekennzeichnet ist. Denn die von ihm begünstigten Kohlendungen ab Zeche Friedrich Heinrich, die im Bahnhof Rheinkamp aufgeliefert werden und für die Orsoy-Werft bestimmt sind, werden auf dem Wasserweg weiterbefördert. Der 6 B 73 wird als Wettbewerbstarif angesehen, weil durch ihn der Bau einer Hafenbahn verhindert werden soll.²⁾

Soweit Importkohle aus den U.S.A. oder anderen dritten Ländern von den deutschen Seehäfen mit der Bahn weiterbefördert wird, findet die Regelklasse Fk Anwendung für die Mengen, die in der Bundesrepublik verbleiben. Für die Beförderung von Importkohle nach Österreich gilt der Durchfuhrtarif Ö 10, der Mengenbindungen enthält. Gegenwärtig wird bei der Deutschen Bundesbahn die Einführung eines Ausnahmetarifs für U.S.A.-Importkohle erörtert, um die deutschen Nordseehäfen stärker an der Einfuhr der amerikanischen Kohle zu beteiligen.

II. Die Brennstofftarife der französischen Eisenbahn (SNCF)

Im Gegensatz zum deutschen gemeinwirtschaftlich ausgerichteten Gütertarif lehnt sich das französische Tarifsystern seit der großen Tarifreform von 1947 in starkem Maß an die Selbstkostenberechnung des einzelnen Beförderungsvorgangs an, wozu der Lastkraftwagenwettbewerb den Anlaß gab. Das ist schon äußerlich am heutigen Tarifaufbau erkennbar durch die Differenzierung der anzuwendenden Frachtsätze nicht nur nach Güterart und Gewicht, sondern als wesentliche Neuerung auch nach der Verkehrsdichte in den einzelnen Relationen, ergänzt durch zahlreiche Ermässigungen für die Auflieferung größerer Transportmengen.

1) Schulz-Kiesow, Paul: Montanunion und Verkehr....., S.74

2) Scheider, Willi: Die Tarifpolitik der Hohen Behörde und das deutsche Verkehrswesen, Dissertation, Münster 1955, S.213

Bedeutsam ist, daß mit der Tarifreform von 1947 das Werttarifsystem durch das Wagenraumsystem ersetzt wurde, jedoch wie überhaupt die stärkere Berücksichtigung der Selbstkosten in einer Weise, daß der gemeinwirtschaftliche Charakter des Eisenbahngütertarifs der SNCF einigermaßen aufrechterhalten wurde.¹⁾ Das Wagenraumsystem umfaßt vier Serien je nach Güterart, wobei jede Serie unterschiedliche Hauptklassen aufweist. Auch in der Gestaltung der Entfernungsstaffel wurde die gemeinwirtschaftliche Natur gewahrt, indem die Entfernungsstaffel nach Gütern differenziert ist und die Rohstofftarife stärker abgestaffelt sind. Als verkehrspolitisches Mittel zur Begünstigung eines dezentralisierten Standortaufbaus können die Verteilertarife der SNCF angesehen werden, die die Beförderung in Knotenpunktzügen verbilligen.

Durch die nachfolgende Tarifreform von 1951 wurde dann allerdings der wichtigste gemeinwirtschaftliche Tarifgrundsatz teilweise aufgeopfert, nämlich die Tarifeinheit im Raum. Dies geschah dadurch, daß im Regeltarif die Einheitsfrachten durch Höchst- und Mindestsätze ersetzt wurden.²⁾ Auch die Tarifveröffentlichungspflicht und der Tarifzwang wurden gelockert.

Da die einzelnen Regeltarife einander im Aufbau ähnlich sind, läßt sich das Schema des französischen Gütertarifs an Hand des Kohlentarifs erklären.

Die in Deutschland gebräuchliche Unterscheidung zwischen Normal- und Ausnahmetarif gibt es in diesem Sinn bei der SNCF nicht. Sämtliche Transportgüter sind 34 sogen. Nummerntarifen zugeordnet, von denen jeder mehrere Kapitel und diese wieder einzelne Paragraphen entsprechend der Güterart und der Verkehrsrelation enthalten, denen ein bestimmtes Barème zugute kommen soll. Die Frachtsatzreihen (Barèmes), auf die die Kapitel und Paragraphen verweisen, sind, nach drei Entfernungsgruppen gestaffelt und mit den Nummern 1 bis 399 versehen, in einem besonderen Heft zusammengefaßt.

Unter den Nummerntarifen³⁾ gilt der Tarif Nr.7 ausschließlich

1) Schulz-Kiesow, Paul: Gegenwartsprobleme der französischen Eisenbahngütertarifpolitik, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 24.Jg.1953, S.246

2) Wissenschaftl.Beirat beim BVM: Vorschläge zur...,Anhang,S.26

3) Noch in der Ausgabe vom 1.8.1952 "Anwendungstarif" (Document d'application) genannt, ist jetzt die Bezeichnung "Tarif" gebräuchlich.

für den Transport mineralischer Brennstoffe. Wie bei allen anderen Tarifen kann das Kapitel 1 als "Regeltarif" angesehen werden, da es die Frachtsätze für den Verkehr von allen nach allen Stationen auf dem Streckennetz der SNCF angibt. Die nachfolgenden Kapitel und deren Paragraphen¹⁾ nennen die für bestimmte Verkehrsrelationen anwendbaren Barèmes; diese Kapitel haben damit den Charakter von Sonder- oder Ausnahmetarifen.

Die Fracht wird seit 1947 mit Ausnahme einiger Massengüter, darunter Kohle, für eine Mindestentfernung von 25 km berechnet, was für den Transport auf nahen Strecken vielfach eine Frachterhöhung von über 100% zur Folge hatte. Nach dem Tarifstand vom 15.5.1953 betrug das Spannungsverhältnis zwischen den Hauptklassen für Güter der obersten Wagenladungsklasse und für Kohle 100 : 41,5²⁾.

Der für eine bestimmte Güterart in einer bestimmten Wagenladungsklasse und für eine gegebene Entfernung anzuwendende Frachtsatz ist nicht starr festgelegt, sondern kann seit 1951 von der Bahnverwaltung nach Maßgabe der unterschiedlichen Selbstkosten, der Verkehrsbedürfnisse oder der jeweiligen Wettbewerbsverhältnisse in einzelnen Relationen innerhalb vorgegebener Grenzen gewählt werden. Zu diesem Zweck bestehen, für Kohle und Koks in den Hauptklassen allerdings nur bis 1.5.1955, Mindest- und Höchstfrachtsätze. Die Festlegung der barèmes minimum als Untergrenze (Plancher) soll ein Unterschreiten der variablen Kosten des Transports verhindern, die barèmes maximum als Obergrenze (Plafond) nehmen Rücksicht auf den Wettbewerb anderer Verkehrsträger; sie richten sich insbesondere nach den durchschnittlichen Selbstkosten des Straßenverkehrsgewerbes.³⁾ Der nach der Verkehrsdichte bemessene Spielraum zwischen Höchst- und Mindestfrachtsatz betrug beim Kohlentarif durchweg 6 Barème-Nummern, was einer Schwankungsbreite von insgesamt 15,2% entspricht, da die Spanne zwischen zwei aufeinanderfolgenden Barèmes 2,531% beträgt.⁴⁾

1) Die Ausgabe vom 1.8.1952 enthält außer Kapitel 1 weitere 15 Kapitel mit insgesamt 27 Paragraphen. In der Ausgabe vom 1.5.56 sind es insgesamt 22 Kapitel mit 44 Paragraphen; die neu aufgenommenen Kapitel enthalten vorwiegend Ausfuhrtarife.

2) Wissenschaftl. Beirat beim BVM: Vorschläge zur..., S.26

3) Schulz-Kiesow, P.: Gegenwartsprobleme..., S.244

4) Bei den anderen Gütertarifen umfaßt die Gabel zwischen Minimal- und Maximalsatz 4 bis 12 Barème-Nummern, so daß innerhalb der Gabel eine Spanne von 10-30% bestehen kann.

Während für Stein- und Braunkohlen sowie deren Briketts die jeweils gleichen Barèmes angewendet werden, wird im Gegensatz zu den deutschen Verhältnissen Stein- und Braunkohlenkoks höher tarifiert, ebenfalls aufgrund von Selbstkostenüberlegungen, da das Ladegewicht eines Wagens durch Koks schlechter ausgenutzt ist. Die unterschiedliche Tarifizierung wird erreicht, indem Koks in eine andere Normalgewichtsklasse eingestuft wird: Während für Kohle 20 t als Hauptklasse gelten, ist sie für Koks 15 t, was einen um zwei Barème-Nummern, also 5% höheren Frachtsatz entspricht.

Neben der 20 und 15 t-Klasse wird eine 12 t-Nebenklasse für Koks-sendungen geführt sowie eine 5 t- und eine 10 t-Klasse mit bestimmten Zuschlägen auf die Sätze der Hauptklassen, die bei 5 t 64,8% betragen.¹⁾

Innerhalb jeder Wagenladungsklasse unterteilen sich die Barèmes in drei Abteilungen: Die Barèmes der Nummern 1-99 gelten für Entfernungen bis 99 km; sie enthalten die höchsten Sätze und eine geringere Entfernungsstaffelung; die Barèmes 101-199 sind der Entfernungsstufe 100 bis 199 km zugeordnet und weisen eine mittlere Staffelung auf; die Barèmes 201 bis 299 für Entfernungen über 199 km zeigen die stärkste Staffelung. Je höher die Barème-Nummer, desto niedriger ist in der gleichen Entfernungsstufe der Frachtsatz. Für jede Entfernungsstufe innerhalb einer Gewichtsklasse ist dann ein Minimum- und ein Maximumbarème zur Begrenzung der Frachtsatzgabel festgesetzt.

Mit der Einführung der direkten internationalen Montantarife und der gleichzeitigen Vereinheitlichung der Degression in den Anfangsentfernungen ab 1.5.1955 wurde für Kohle und Koks in ihren Hauptklassen die Frachtsatzgabel und die Aufgliederung der Barèmes auf die drei Entfernungsstufen aufgehoben. An deren Stelle trat ein auf alle Entfernungen anwendbares einheitliches Barème für Kohle in der 20 t-Klasse und für Koks in der 15 t-Klasse.²⁾

Um das französische Tarifschema zu veranschaulichen, wird nachstehend die Tarifizierung von Steinkohle und Koks gemäß Tarif Nr. 7

1) Slieden, K.-L.: Die Kohlentarife....., S.88

2) Vergl. hierzu die Ausführungen unter § 13.

Kapitel 1 in der Fassung vom 1.8.1952 dargestellt.¹⁾

Tarif No.7, Kapitel 1

Tarif Général, Serie 4

Anzuwendendes Barème von allen nach allen Bahnhöfen
der SNCF

	W a g e n l a d u n g									
	5 t		10 t		12 t		15 t		20 t	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
<u>Steinkohlen</u>										
bis 99 km	49	43	62	56	---	---	---	---	69	63
von 100 bis 199 km	145	139	158	152	---	---	---	---	165	159
über 199 km	239	233	252	246	---	---	---	---	259	253
<u>Koks</u>										
bis 99 km	49	43	62	56	65	59	67	61	---	---
von 100 bis 199 km	145	139	158	152	161	155	163	157	---	---
über 199 km	239	233	252	246	255	249	257	251	---	---

Für die Beförderung von Kohle in geschlossenen Zügen oder in zusammenhängenden Wagengruppen mit bestimmtem Gewicht (Lieferung "par rame") gewährt die SNCF in Form von Rückvergütungen an den Versender und gestaffelt nach der Ladungsmenge Ermässigungen von 5,5% bis 31% je t (sogen.große Mengenstaffel). Die Bestimmungen hierfür enthält der Tarif No.103. Zusätzlich sind Regelmäßigkeitsprämien vorgesehen. Desgleichen werden für Sendungen in Privatwagen Abschläge vorgenommen; die Anwendungsvorschriften gibt Tarif No.104. Die beförderung in Privatwagen hat in Frankreich große Bedeutung, vor allem in der Belieferung der lothringischen Industrie mit Kohle und Koks aus dem Ruhrgebiet, die zu 80 bis 90% in privaten Großraumwagen erfolgt.

Vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes wurde mit wenigen Ausnahmen die gesamte Kohleneinfuhr Frankreichs, vor allem die umfangreichen Mengen aus Deutschland zu den Sätzen der "Regelklasse", also des Kap.1 des Brennstofftarifs No.7 auf den Strecken der SNCF

1) Die Entfernungsstaffelung des Tarifs No.7 Kap.1 ist unter § 13 graphisch dargestellt.

befördert. Die Mehrzahl der von den französischen Zechen ausgehenden inländischen Kohlenlieferungen wird zu den gegenüber Kap.1 ermäßigten Sätzen der übrigen Kapitel des Tarifs No.7 abgefahren, für deren Anwendung in den meisten Fällen bestimmte Mengenbindungen verlangt werden. Diese Sondertarife hier im einzelnen aufzuführen, ist für das Verständnis dieser Untersuchung nicht notwendig.¹⁾ Ein Tarif, der vor Einführung der direkten Montanttarife für den grenzüberschreitenden Verkehr wichtig war, sei kurz erwähnt, nämlich Kap.5 § 1, der für die Einfuhr von Kohle über die trockene Grenze in die Region Ost galt. Er begünstigte die Einfuhr von der belgischen und luxemburgischen Grenzstation Mont St.Martin grundsätzlich um 58% gegenüber Kap.1, ferner die Beförderung von allen Grenzstationen der Region Ost auf eine Entfernung bis 25 km, sofern die Kohle für ein Stahlwerk oder eine Kokerei bestimmt war. Hingewiesen sei schließlich noch auf den Tarif des Kap.3 § 1, der vor Inkrafttreten der Entdiskriminierungsmaßnahmen der Hohen Behörde nur für unmittelbar von französischen Kohlengruben versandte Brennstoffe anwendbar war und auf Entfernungen bis 25 km ermäßigte Frachtsätze gegenüber Kap.1 des Tarifs No.7 enthielt.

Mit der Eingliederung des Saarlandes in den französischen Wirtschaftsraum nach 1945 haben die Saarländischen Eisenbahnen (SEB) das französische Tarifsystern übernommen, so daß im Verkehr innerhalb des Saarlandes und auch zwischen Saarland und Frankreich grundsätzlich der französische Tarif No.7 Anwendung findet. Zu den nach Tarif No.7 ermittelten Frachtsätzen wird jedoch noch eine Sondergebühr in Höhe von 15 ffers. je t, die sogen.Saargebühr, zugeschlagen. Ferner ist die Zahl der Sonderfrachtsätze des Tarifs No.7 für den Bedienungsbereich der Saarbahnen erheblich vermindert: Neben der Regelklasse des Kap.1, die für alle Brennstoffarten von und nach allen Bahnhöfen im Saargebiet gilt, wurden nur drei Sondertarife zugestanden, nämlich Kap.3 §1 ab saarländische Kohlenversandstationen nach allen Stationen der SEB bis auf eine Entfernung von 25 km, Kap.3 § 2 in Verbindung mit Kap.103 zur Unterstützung der Eisen- und Stahlindustrie und Kap.3 § 5 für den Transport zwischen zwei Kohlenversandstationen

1) Eine Zusammenstellung der Tarifverhältnisse für das Jahr 1953 gibt Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife....., S.98 - 100.

des gleichen Reviers.

In einem besonderen Anhang wurde der Versand von Saarkohle nach Frankreich begünstigt, wobei vor allem die Kohlenlieferungen der Saargruben in den Pariser Raum hervorzuheben sind.

III. Die Brennstofftarife der belgischen Eisenbahn (SNCB)

Der belgische Gütertarif hat im äußeren Aufbau mit dem deutschen Tarifschema Ähnlichkeit. Nach dem Wegfall der für Hausbrandkohle anwendbaren 8.Klasse ab 1.Juli 1952 unterschied der belgische Gütertarif bis zum 1.5.1955 acht Wagenladungsklassen, wobei für die Einstufung die Belastbarkeit der Güter mit Transportkosten maßgebend war.¹⁾ Die höchstwertigen Güter tarifierten in Klasse 1. Die Klassen 7 und 9 dienten der Beförderung mineralischer Brennstoffe, und zwar die 7.Klasse für Koks und die 9.Klasse für Kohlen und Briketts. Auch Belgien führte damit eine unterschiedliche Frachtberechnung für Kohle und Koks durch, die auch heute noch aufrechterhalten wird.

Das Spannungsverhältnis zwischen der höchsten Klasse 1 und den beiden Kohlenklassen bei 200 km Entfernung entsprach nach dem Tarifstand vom 1.Juli 1952 etwa dem Verhältnis zwischen der Klasse A und Fk in Deutschland.²⁾

<u>Klasse 1</u>	<u>Klasse 7</u>	<u>Klasse 9</u>
100	59,9	51,2

Die Entfernungsstaffelung war in den beiden Brennstoffklassen nicht einheitlich durchgeführt.

Neben den beiden Regelklassen, zu denen nur ein kleiner Teil der Transportmengen abgefahren wurde, standen für den Kohlenverkehr auf dem belgischen Eisenbahnnetz 25 Ausnahmetarife zur Verfügung. Die Mehrzahl entfiel auf den Ausfuhr- und besonders auf den Transitverkehr, dem in Belgien wegen der geographisch zentralen Lage des Landes eine große Rolle zufällt. Die auch heute noch bestehenden, wenn auch veränderten Spezialtarife sind durch einen allgemeinen und weitreichenden Geltungsbereich gekennzeichnet.

1) Eine Änderung des formalen Tarifaufbaus erfolgte mit der Einführung der direkten Montanttarife am 1.Mai 1955. Vergl. die Ausführungen unter § 13.

2) Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife....., S. 111

Dabei ist festzuhalten, daß vor Errichtung der EGKS die örtlich nicht bestimmten Spezialtarife aufgrund der zwischen Belgien und Luxemburg bestehenden Wirtschaftsunion auch im Brennstoffversand nach Luxemburg galten, hauptsächlich für die Belieferung der dortigen Eisen- und Stahlindustrie.

Bis zu den durch die Entdiskriminierungsmaßnahmen der Hohen Behörde bedingten Änderungen standen für den Binnenverkehr acht Spezialtarife zur Verfügung, wovon zwei den Charakter von allgemeinen Ausnahmetarifen hatten:

- a) Tarif Spécial Nr.1.1100 für den Versand von Kohlen ab allen belgischen Zechen zum Verbrauch in Belgien und Luxemburg.
- b) Tarif Spécial Nr.1.1101 für die Belieferung der metallurgischen Werke in Belgien und Luxemburg mit Koks ab allen belgischen Kokereien.¹⁾

Eine ausschlaggebende Rolle im Transitverkehr spielte vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes der Spezialtarif Nr.1.7110, der mit einem Anteil von rund 40% am gesamten Kohlenverkehr²⁾ zugleich der wichtigste Ausnahmetarif war. Er ermäßigte den Transit von Kohlen und Briketts über die trockene Grenze und die Einfuhr über belgische Seehäfen mit Weiterbeförderung auf dem Bahnweg ins Ausland oder umgekehrt um durchschnittlich 25%. Gleichzeitig war dieser Tarif auch auf die Ausfuhr von Kohlen und Briketts belgischer Herkunft über die trockene Grenze anwendbar. Speziell für die Beförderung von Kohlensendungen aus Deutschland über Montzen zur Ausfuhr über belgische Seehäfen und auf dem Binnenwasserweg über Lüttich bestanden die zwei Transittarife Nr.1.5500 und Nr.1.5510.

Von den elf Ausfuhrтарifen begünstigten vier den Export belgischer Kohle über Seehäfen oder den Zulauf zu Binnenhäfen; die restlichen sieben galten für den Versand über die trockene Grenze.

Bis auf wenige Fälle ist die Anwendung der belgischen Spezialtarife von der Auflieferung bestimmter Mindestmengen oder sogar der Aufgabe in geschlossenen Zügen abhängig. Zu den Ausnahmen gehört der genannte wichtige Ausfuhr- und Transittarif 1.7110. In diesen

1) Beide Tarife bestehen mit der durch die Entdiskriminierungsmaßnahme der Hohen Behörde bedingten Erweiterung des Geltungsbereichs auf das gesamte Marktgebiet der EGKS auch heute noch unter der Bezifferung 1.000 und 1.101.-

2) Nach Angabe von Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife...., S.114

Mengenbindungen kommt die starke Ausrichtung der belgischen Tarife auf die Selbstkosten der Beförderung zum Ausdruck.

IV. Die Brennstofftarife der luxemburgischen Eisenbahn (CFL)

Der Aufbau des Gütertarifsystems der luxemburgischen Eisenbahn nimmt unter Wahrung eigenwirtschaftlicher Grundsätze Rücksicht auf die geringe räumliche Ausdehnung des Landes. Das zeigt sich deutlich in dem verhältnismäßig hohen Frachtniveau und der mäßigen Entfernungsstaffelung. Für die Gestaltung der Brennstofftarife im besonderen sind zusätzlich folgende Gesichtspunkte bestimmend:

- a) Es fehlen eigene Kohlengruben, so daß sich die Aufstellung von Ausfuhrtarifen erübrigt.
- b) Es sind keine Binnenwasserstraßenverbindungen vorhanden; damit entfällt die Notwendigkeit einer Frachtgestaltung unter Beachtung des Wettbewerbs der Wasserstraße.
- c) Da sich die Schwerindustrie als einziger Kohलगroßverbraucher nur im Süden des Landes konzentriert, ist ein Ausgleich in den Standortverhältnissen durch tarifarische Sondermaßnahmen nicht erforderlich. Deshalb kann auf die Erstellung von Ausnahmetarifen weitgehend verzichtet werden.

Von den sechs Wagenklassen des für Wagenladungssendungen im wesentlichen anwendbaren Generaltarifs Nr.3 stand bis zu der durch Einführung direkter Montanttarife erfolgten Änderung die Klasse 4 für die Beförderung von Kohle, Koks und Briketts zur Verfügung.¹⁾ Diese Kohlenklasse wies innerhalb des Gütertarifsystems ein im Vergleich zu den anderen Gemeinschaftsländern hohes Niveau auf. Das kommt auch zum Ausdruck in der Darstellung der horizontalen Staffel bei einer Entfernung von 40 km nach dem Tarifstand von 1952:²⁾

<u>1.Klasse</u>	<u>4.Klasse</u>	<u>6.Klasse</u>
100	79,8	62,8

Sämtlichen im Frachtsatzzeiger der einzelnen Klassen ausgewiesenen Tonnensätzen war ein temporärer prozentualer Aufschlag

1) Die jetzt gültigen Brennstofftarife sind in § 13 II genannt.

2) Nach Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife....., S.121

(Surtaxe) hinzuzurechnen, der bei allen Klassen und in allen Entfernungen im allgemeinen 25% betrug.

Abgesehen von den tarifarischen Begünstigungen beim Bezug belgischer Kohle und belgischen Koks aufgrund der belgisch-luxemburgischen Wirtschaftsunion bestanden vor Eröffnung des gemeinsamen Montanmarktes nur drei Kohlenausnahmetarife im Geltungsbereich der luxemburgischen Eisenbahnen: Die beiden Einfuhrtarife Nr.14 und Nr.214 und der allgemeine Transittarif Nr.500.

Der Spezialtarif Nr.14 war erst im Februar 1952 eingeführt worden, um die Einfuhr von Hausbrandkohle nach Luxemburg von der zu dieser Zeit vorgenommenen Tarifierhöhung auszunehmen.

Für die Kohlen- und Koksbezüge der fünf großen luxemburgischen Hüttenwerke aus dem Aachener Revier bestand der Spezialtarif Nr.214 mit erheblichen Ermässigungen gegenüber der Normalklasse. Voraussetzung für die Anwendung dieses Tarifs war die Leitung der mindestens 60 t betragenden Versandmenge über die nördliche Grenzübergangsstelle Troisvierges, um sicherzustellen, daß der Transport nach den im Süden gelegenen Werken sich auf der luxemburgischen Eisenbahnstrecke abwickelte. Für Kohle und Koks galten unterschiedliche Frachtsätze.

Der Transittarif Nr.500 wurde erstellt für die Durchfuhr aller Transportgüter, nicht nur für Brennstoffe, soweit die Sendungen nicht zuvor auf belgischen Strecken befördert worden waren. Einige Bedeutung hatte der Tarif Nr.500 für Kohlenlieferungen von deutschen Zechen an die ostfranzösischen Hüttenwerke im Durchgang durch Luxemburg zwischen den Grenzübergangsstationen Igel/Wasserbillig und Rodange/Mont St.Martin, wofür eine Ermässigung von etwa 53% gegenüber der Regelklasse gewährt wurde.

V. Die Brennstofftarife der niederländischen Eisenbahn (NS)

Eine Besonderheit bilden im holländischen Gütertarifsystem die nichtveröffentlichten Vertragstarife, die zwischen einzelnen Verladern und der Eisenbahnverwaltung geschlossen werden und die als Höchssätze geltenden Frachten der Regeltarife bis in Höhe der Beförderungsselbstkosten unterschreiten können. Diese sogen. Refaktientarife durchbrechen damit die gemeinwirtschaftlichen Tarifierungsgrundsätze des Tarifzwangs, der Tariföffentlichkeit und Tarifgleichheit. Soweit sie für die Beförderung

der in den gemeinsamen Markt der EGKS einbezogenen Güter abgeschlossen werden, kann die Hohe Behörde aufgrund von Artikel 70 Abs.3 des Vertrags die Bekanntgabe dieser geheimen Tarifabmachungen verlangen.

Die Einräumung von ermäßigten Frachtsätzen in geheimen Sonderstarifen für den Transport von Brennstoffen ist abhängig gemacht von der Verpflichtung der Verloader, einen bestimmten Teil ihres Gesamtabsatzes auf dem Bahnweg zu versenden. Bei der Staffelung der Ermässigung, die 10 bis 40% gegenüber der niedrigsten Normalklasse D betragen mag¹⁾, wird auch die Entfernung berücksichtigt. Die Untergrenze der geheimen Tarife dürften in jedem Fall die variablen Selbstkosten darstellen.

Die privaten Vertragstarife der NS entspringen ausschließlich eigenwirtschaftlichen Überlegungen, vor allem der Absicht, eine Abwanderung von Transportmengen an die stark konkurrierende Wasserstraße zu verhindern. Bei der in die privatrechtliche Unternehmensform einer A.G. gekleideten, gleichwohl aber nationalen niederländischen Eisenbahn ist auf diese Weise von allen Bahnen der Montangemeinschaft das Rentabilitätsstreben am stärksten ausgebildet. Die Eingriffe des Staates sind entsprechend dem Grundsatz der Freiheit für alle Verkehrsträger gering, und die Grundsätze gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung sind weitgehend aufgegeben. Das mag außer der intensiven Konkurrenz von Seiten der Binnenschifffahrt zu erklären sein durch die ungleichmäßige, im Raum Amsterdam, Den Haag - Rotterdam und Utrecht konzentrierte industrielle Besiedlung.²⁾ Das Ergebnis dieser eigenwirtschaftlichen Tarifpolitik zeigte sich in den vergangenen Jahren in einer zufriedenstellenden Ertragslage der NS.

Den geheimen Vertragstarifen kommt vermutlich auch im Brennstoffverkehr eine erhebliche Bedeutung zu. Während Sliepen annimmt³⁾, daß vor Gründung der Montanunion der größte oder mindestens gleiche Teil der Kohlentransporte zu den Sätzen der Normalklasse befördert wurde, gibt Tissot van Patot, ein Fachmann auf dem Gebiet der niederländischen Eisenbahngütertarifpolitik, an,

1) Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife...., S.108

2) Meyer, H.R.: Die Zukunft der Eisenbahntarife, national und international gesehen, in: Europäische Verkehrsfragen, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Heft 11, Düsseldorf 1956, S.29

3) Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife..., S.104. Sliepen ermittelt den Anteil des Brennstoffverkehrs, der zu den Sätzen der normalen Wagenladungsklasse befördert wird, mit 48% für das Jahr 1950.

daß der gesamte Kohlentransport, der ungefähr die Hälfte des Binnenverkehrs ausmacht, aufgrund von Vertragstarifen abgewickelt wird, die unter den veröffentlichten Tarifen liegen.¹⁾

Insgesamt unterscheidet das einfach gebaute niederländische Tarifsystem neben einigen Ausnahmetarifen vier Wagenladungsklassen A bis D, von denen seit der Neuordnung vom 1. April 1952 bis zum 1. Mai 1955 die Klassen C und D für den Brennstoffverkehr zur Verfügung standen²⁾, und zwar bei unterschiedlicher Tarifierung von Kohle und Koks

die Klasse C mit höheren Frachtsätzen für Stein- und Braunkohlenkoks und sonstige Koksarten;
die niedrigste Klasse D im wesentlichen für Stein- und Braunkohlen und deren Briketts.

Die Spannung zwischen den vier Klassen ist nicht stark und wird mit steigender Entfernung schwächer. Das Spannungsverhältnis für die jeweilige 15 t-Hauptgewichtsklasse stellte sich nach dem Tarifstand vom 1.1.1953 bei 200 km Entfernung wie folgt:³⁾

<u>Klasse A</u>	<u>Klasse B</u>	<u>Klasse C</u>	<u>Klasse D</u>
100	92,7	74,5	66,4

In der mittleren Versandweite von 140 km lag der Koksfrachtsatz gemäß Klasse C um 22,1% höher als die Kohlenfracht.⁴⁾ Die für Wagenladungen in Höhe von 35 hfl. erhobene Mindestfracht entsprach einer Mindestentfernung in Klasse D von 15 km.

Neben der Normal-Gewichtsklasse 15 t wurden bis zum 1.5.1955 als Nebenklassen eine 10 t- und eine 5 t-Klasse geführt.

Außer den genannten privaten Sondertarifen bestanden keine veröffentlichten und allgemeingültigen Ausnahmetarife speziell für den Brennstoffverkehr.⁵⁾ Lediglich die Durchfuhr mineralischer Brennstoffe ausländischer Herkunft wurde durch zwei Transittarife begünstigt, die aber zugleich auch andere Transportgüter

1) Tissot van Patot, J.P.B.: Grundsätze der niederländischen Eisenbahnpolitik, in: Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, 9.Jg.1954, S.25

2) Eine Änderung erfolgte mit Einführung der direkten Montanttarife. Vergl. die Ausführungen unter § 13.

3) Dargestellt nach Sliepen, K.L.: Die Kohlentarife....., S.105

4) Sliepen, K.-L.: Die Kohlentarife....., S.106

5) Die niederländischen Eisenbahnen kennen in Übereinstimmung mit ihren kommerziellen Grundsätzen keine Sondertarife für bestimmte Zweige des Wirtschaftslebens. Vergl. Tissot van Patot: Grundsätze der niederländischen Eisenbahnpolitik....., S.24

einbezogen haben. Die Ermässigung dieser beiden Spezialtarife Nr.4 und Nr.5 war aber mit höchstens 10% gegenüber der Normalklasse verhältnismäßig gering. Der Spezialtarif Nr.5 richtete sich als Seehafentransittarif gegen den Wettbewerb der belgischen Seehäfen.

VI. Die Brennstofftarife der italienischen Eisenbahn (FS)

Die Darstellung der italienischen Brennstofftarifizierung kann sich auf wenige Ausführungen beschränken, einmal weil der italienische Regeltarif verhältnismäßig einfach aufgebaut ist und für den wenig differenzierten Brennstoffverkehr keine Sondertarife bestehen¹⁾, zum anderen, weil der Abtransport der Kohle italienischer Herkunft wegen der geringen Förderleistung der Zechen mengenmäßig nicht bedeutend ist, die über See eingeführte Kohle zum größten Teil im Küstengebiet verbleibt und außerdem die beträchtlichen Kohleneinfuhren aus Deutschland und Frankreich schon vor Gründung der Montanunion überwiegend zu Verbandstarifen abgewickelt wurden. Da gerade die auf dem direkten Bahnweg bezogene Kohle hauptsächlich im industrialisierten Norden des Landes verbleibt, also auf nur verhältnismäßig kurzen Strecken der FS befördert wird, haben die Brennstofftransporte nicht die große Bedeutung für die Eisenbahn und ihre Einnahmen wie in Deutschland oder Frankreich. Die gleiche Feststellung läßt sich auch für die seewärts eingeführte Kohle treffen, da die meisten Orte Italiens relativ kurze Wege zu den Seehäfen aufweisen. Ferner ist zu berücksichtigen, daß eine Binnenschifffahrt fehlt.²⁾

Im Jahr 1952 führten die Italienischen Staatsbahnen eine Tarifreform durch mit dem Zweck, durch bessere Ausrichtung der Tarife an die Transportkosten das Defizit der FS zu verringern. Dennoch sah man sich zur Abwehr gegen die mächtige Konkurrenz der Straßentransportmittel zu einer Niedrighaltung des Tarifniveaus veranlaßt. Das italienische Gütertarifniveau blieb so das niedrigste in Europa, und die Brennstofftarife der FS wiesen neben

1) Slieden, K.L.: Die Kohlentarife...., S.126.- Für andere Güter bestehen jedoch Spezialtarife, und zwar Sondertarife für besondere Transportgegenstände und Ausnahmetarife, die den deutschen gleichen.- Siehe Wissensch.Beirat beim BVM: Vorschläge zur..., S.29

2) Wissenschaftlicher Beirat beim BVM: Vorschläge zur..., S.28

denen der niederländischen Bahn das niederste Niveau innerhalb der EGKS auf. Obwohl mit der versuchten Anpassung an die Kosten einige gemeinwirtschaftliche Tarifmaßnahmen aufgegeben wurden, blieb der Grundsatz der Tarifeinheit und -gleichheit im Raum erhalten.²⁾

Das italienische Gütertarifschema für Wagenladungen setzt sich seit 1952 unter Beibehaltung einer horizontalen Staffelung aus 45 Klassen mit der Nummerierung von 41 - 85 zusammen; in ihnen sind die Nebenklassen mitenthalten. Die 10 t-Klasse liegt 10 Stufen, die 6 t-Klasse 15 Stufen höher als die jeweilige 15 t-Hauptklasse, so daß die Verteuerung der Nebenklassen etwa 20 - 32% gegenüber den 15 t-Sätzen beträgt.³⁾ Für die Einstufung der Güter in diese Klassen wird weniger auf die Belastbarkeit abgestellt als vielmehr auf die Kosten des Transports. Die beiden extremen Klassen 41 und 85 standen nach der Tariflage von 1953 in einem Spannungsverhältnis von 100 : 33,7 in fast allen Entfernungsstufen, wobei aber zu beachten ist, daß die obersten Klassen praktisch nur den 6 t- und 10 t-Sendungen vorbehalten sind, während die 15 t-Sendungen erst mit Klasse 66 beginnen. Deshalb betrug 1953 die Spanne zwischen der obersten 15 t-Klasse 66 und der billigsten Klasse 85 bei 200 km 100 : 62,5.⁴⁾ Jede Klasse weist gegenüber der folgenden eine relative Differenz von 2,5% auf. Die Entfernungsstaffel ist in allen Klassen gleichmäßig ausgestaltet. Die Fracht wird für eine Mindestentfernung von 10 km erhoben.

Für die Beförderung von Brennstoffen waren bis zu der durch die Hohe Behörde beeinflussten Änderung am 1.5.1955 folgende Klassen gültig:

- Klasse 78 für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und -briketts
- Klasse 84 für Braunkohlenkoks
- Klasse 85 als niedrigste Klasse des Wagenladungstarifsystems für Braunkohle und Braunkohlenbriketts.

Als einzige Bahnverwaltung in der EGKS führt damit die FS eine

1) Vergl. die Gegenüberstellung der Kohlentarifniveaus der einzelnen Eisenbahnen der EGKS in § 8.

2) Wissenschaftl. Beirat beim BVM: Vorschläge zur....., S.28

3) u.4) Wissenschaftl. Beirat beim BVM: Vorschläge zur....., S.29

unterschiedliche Tarifierung einmal zwischen Stein- und Braunkohle und zum anderen zwischen Braunkohle bzw. Braunkohlenbriketts und Braunkohlenkoks durch, während die Steinkohle und ihre Veredlungsformen in einer Klasse zusammengefaßt sind. Diese Differenzierung wird auch heute noch aufrechterhalten.

VII. Internationale Verbandstarife

1. Für die Lieferung deutscher Kohle auf dem Bahnweg nach Italien, vor allem in das oberitalienische Industriegebiet, spielte der Artikeltarif 6 im deutsch-italienischen Gütertarif eine wichtige Rolle. Dieser internationale Tarif, der durch freie Vereinbarung zwischen der deutschen, schweizerischen, österreichischen und italienischen Eisenbahnverwaltung zustande kam, bestand schon vor dem zweiten Weltkrieg und wurde nach Kriegsende als erster deutscher Verbandstarif am 1.7.1950 wieder eingeführt. Der speziell für den Brennstoffversand anzuwendende Artikeltarif 6 hatte den Charakter eines Wettbewerbstarifs gegenüber dem Seeweg¹⁾ und galt für den Transport mineralischer Brennstoffe als Wagenladung auf dem Bahnweg über Iselle, Pino und Chiasso nach Durchlauf durch die Schweiz oder über Brenner oder Tarvis im Verkehr über die österreichischen Strecken. Außer den deutschen Brennstoffen waren Kohlen, Koks und Briketts von belgischen Revieren einbezogen, sofern sie im Transit durch Deutschland über Basel oder Kufstein weiterbefördert wurden; für den deutsch-schweizerischen Durchlauf dieser Relation enthielt der Artikeltarif 6 Sonderfrachtsätze.²⁾

2. Ein zweiter internationaler Kohlentarif bestand zwischen Frankreich/Saarland und Italien; er unterzog die Steinkohlentransporte des lothringischen und des saarländischen Reviers einer tarifarischen Sonderbehandlung. Der Versand konnte durch die Schweiz oder im unmittelbaren französisch-italienischen Übergang über Modane erfolgen.

Sowohl der deutsch-italienische als auch der französisch-italienische Verbandstarif enthielt Schnittfrachtsätze, die für den

1) Vergl. die Ausführungen in § 4.

2) Vergl. Klaer, W.: Die Entwicklung....., S. 176

italienischen Durchlauf in Lire und für den außeritalienischen Durchlauf in schweizer bzw. französischen Franken ausgewiesen waren.

3. Als dritter internationaler Verbandstarif zwischen zwei Ländern der heutigen Montangemeinschaft ist für die Zeit vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes nur noch der am 6.10.1950 wiedereingeführte¹⁾ Tarif zwischen dem Ruhrgebiet und Luxemburg zu nennen, der der Verbilligung des Transports von Steinkohlenkoks aus dem Ruhrgebiet nach den sechs großen luxemburgischen Hüttenwerken diente. Fast der ganze Koksbezug dieser Hütten erfolgte zu diesem Sondertarif. Er enthielt Globalfrachtsätze für die gesamte deutsch-luxemburgische Strecke, die in luxemburgischer Währung ausgewiesen waren und nur bei Beförderung über die Grenzstation Igel/Wasserbillig zur Anwendung kamen. Die Frachten beruhten teilweise auf den Sätzen des deutschen AT 6 B 1 und der luxemburgischen Regelklasse 4; für die im äußersten Südwesten liegenden Werke mußten jedoch die niedrigeren Wettbewerbsfrachten des Dreiländerwegs über Aachen und die belgische Strecke zugrunde gelegt werden.²⁾

1) Der Kohlenbezug der luxemburgischen Industrie aus den rheinisch-westfälischen Revieren war schon vor dem ersten Weltkrieg durch direkte Tarife geregelt. Vergl. hierüber Klaer, W.: Die Entwicklung des Kohlenverkehrs....., S.176

2) Vergl. die Ausführungen unter § 11.

§ 6 Die Vertragsbestimmungen der Europäischen Gemeinschaft auf dem Gebiet des Verkehrswesens

I. Der ökonomische Sinn einer Tarifbeeinflussung

Die Europäische Gemeinschaft für Kohle und Stahl erstrebt eine Hebung des Lebensstandards der Bevölkerung ihrer Mitgliedstaaten aufgrund einer Steigerung der Gütererzeugung bei gleichzeitiger Senkung der Produktionskosten im gemeinsamen Markt. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für die Erreichung dieser Zielsetzung ist eine erweiterte Arbeitsteilung und verbesserte Standortbildung innerhalb des durch die Integration erweiterten Wirtschaftsraums in dem Sinn, daß die Erzeugung eines Gutes an dem Standort erfolgt, der in Bezug auf Produktion und Absatz die vergleichsweise niedrigsten Produktionskosten in den Grenzen des gemeinsamen Marktes verursacht. Eine erhöhte Arbeitsteilung hat eine Steigerung des interregionalen Güteraustausches zum Ergebnis und erfordert vermehrte Verkehrsleistungen im integrierten Marktgebiet. Schon aus diesem Grund ergibt sich die Notwendigkeit einer investitionspolitischen Einflußnahme auf das Verkehrswesen, das eine Schlüsselstellung im arbeitsteiligen Wirtschaftsprozeß einnimmt.

Die langfristig erfolgende Standortumbildung oder auch die Produktionsausdehnung bereits rationell gelegener oder wegen natürlicher Gegebenheiten nicht veränderbarer Standorte hat sich über das Wirksamwerden der konkurrenzwirtschaftlich organisierten Angebots- und Nachfragebeziehungen zu vollziehen. Das setzt voraus, daß die Güterpreise nicht durch wettbewerbsfremde Einflüsse verzerrt werden, sondern weitgehend die am Produktionsort vorherrschenden natürlichen Kosten widerspiegeln; dabei sind unterschiedliche Steuer- und Soziallasten wie natürliche Standortvor- und -nachteile zu werten.¹⁾

Unter den heutigen Wirtschaftsverhältnissen ist die Nachfrage nicht mit dem Angebot am Produktionsort räumlich im Sinne eines Punktmarktes vereint, sondern liegt über die Fläche verstreut, wie etwa für Kohle die Darstellung der Absatzbeziehungen im gemeinsamen Markt gezeigt hat. Zwischen die Erzeugung eines Gutes am

1) Wissenschaftlicher Beirat beim Bundeswirtschaftsministerium, Gutachten vom 14.12.1952, Ziff.8

Produktionsort und seiner Bereitstellung am Verbrauchsort schiebt sich vielfach eine weitere Produktionsleistung in Gestalt des raumüberwindenden Gütertransports, dessen Kosten bis zum Bestimmungsort dem Anbieter zusätzlich entstehen. Dadurch wird die als Gestaltungskraft für die Standortbildung notwendige Nachfrage nur nach Maßgabe des Einstandspreises am Verbrauchsort wirksam. Dieser Preis am Bestimmungsort stellt sich innerhalb eines Binnenmarktes, also bei Fehlen von Zollschränken, im wesentlichen als Summe des Preises ab Erzeugungsstätte und des Transportpreises dar. Die Frachtkosten bestimmen in ihrer Höhe die ökonomische Entfernung zwischen Produktions- und Konsumort und beeinflussen damit das ökonomische Gefälle der Austauschbeziehungen im Raum. Zugleich bestimmen die Transportkosten neben dem Basispreis die Wettbewerbsstellung und so das Absatz- und Produktionsvolumen eines Standorts. Die ökonomische Wertung eines Produktionsstandorts kann deshalb nur im Zusammenhang mit den Transportkosten im Absatzbereich vorgenommen werden.

Da aber nicht nur der Angebotspreis eines Gutes am Erzeugungsort (Basispreis, Ab-Werk- oder Ab-Zeche-Preis), sondern auch der Preis für die Beförderung dieses Gutes zum Verbrauchsort gegenüber den tatsächlich standortbedingten, natürlichen Kosten aus irgendwelchen eigen- oder nationalwirtschaftlichen Überlegungen willkürlich erhöht oder verringert sein kann, ist es notwendig, auch die Beförderungspreise so zu gestalten, daß sie den natürlichen Wettbewerb auf dem gemeinsamen Markt nicht verhindern, der raumökonomischen Neuausrichtung der Standorte nicht entgegenstehen oder gar neue Standortverzerrungen erzeugen. Eine Ausrichtung der Ab-Werk-Preise allein auf die Erfordernisse des gemeinsamen Marktes genügt nicht zur Verwirklichung der Vertragsziele, "wenn daneben die Frachten wie bisher als außerordentlich wirksames Instrument der nationalen Wirtschaftspolitik unberührt bestehen bleiben könnten"¹⁾.

Die in der standort-, absatz- und produktivitätsbestimmenden Wirksamkeit liegende Bedeutung der Transportkosten zwingt deshalb auch im Rahmen der Montanunion dazu, auf die Beförderungspreise

1) Linden, Alfred: Verkehrsprobleme des Bergbaus in der Montanunion, in: Der Volkswirt, Jg.1954, Beilage zu Nr.37, S. 43

der dem Vertrag unterstellten Güter Kohle, Erz, Stahl und Schrott einen der allgemeinen und besonderen Zielsetzung der Gemeinschaft entsprechenden Einfluß zu nehmen.

Es stellt sich hier die bedeutungsvolle Frage, welcher Art die Transportpreise sein müssen, um den Erfordernissen und Zielen des gemeinsamen Marktes gerecht zu werden. Ignoriert man die Eigenbedeutung des Verkehrswesens und die Besonderheiten seiner Preisbildung, unterstellt man also, daß in vollständiger Konkurrenz zueinander stehende Verkehrsträger lediglich ein technisches Instrument für die übrigen Bereiche der Wirtschaft sind, so wären zweifellos Beförderungspreise, die sich auf die spezifischen Kosten des einzelnen Transportfalles gründen, die ideale Preisform, wenn irgendeine wirtschaftspolitische Einflußnahme auf das Standortbild mittels der Verkehrstarife nicht beabsichtigt ist. Derartige Kostentarife würden die Gunst oder Ungunst eines Standorts unverzerrt hervortreten lassen; sie würden insbesondere ökonomisch unrationelle Standorte nicht stützen, damit künstlich verlängerte Transportwege und ökonomisch nicht gerechtfertigte Transporte überhaupt vermeiden und letzten Endes den Transportaufwand der integrierten Volkswirtschaften auf einem Minimum belassen.

Unter Berücksichtigung der tatsächlichen Gegebenheiten entsprechen jedoch Selbstkostentarife nicht den Zielsetzungen der Montanunion, insbesondere nicht hinsichtlich der Produktivitätssteigerung und billigen Versorgung der Verbraucher. Das soll an späterer Stelle dargelegt werden.

Welche ausschlaggebende Rolle die Transportpreise der Vertragsgüter, vor allem der Massengüter Kohle und Erz für die Produktionsausweitung und für die Absatz- und Standortstruktur im gemeinsamen Markt spielen und wie wichtig deshalb eine Einwirkung seitens der Hohen Behörde auf diese Güterfrachten ist, wird offenbar, wenn man bedenkt, daß die Frachtkosten des Gewichtsverlustgutes Kohle in den weiteren Entfernungen ab Grube mehr als ein Drittel des Einstandspreises am Verbrauchsort betragen können. Bei einem Ab-Zeche-Preis von 60.-DM für eine Tonne Ruhr-Fettkohlen haben beispielsweise die Frachtkosten nach dem AT 6 B 1 in München bei der Entfernung von 653 km ab Gelsenkirchen mit 28.50 DM/t

einen Anteil am Ortspreis in Höhe von rund 32%; bei einer Entfernung von 1000 km sind es rund 37%. Die Frachtbelastung der Verbraucher von Kohle und Stahl im gemeinsamen Markt wird jährlich auf etwa 4 Milliarden DM geschätzt. Andererseits läßt die Tatsache, daß der Anteil der Vertragsgüter-Transporte etwa 40% des gesamten Güterverkehrs der Eisenbahnunternehmen der Montanunion ausmacht und beispielsweise im Jahr 1951 etwa 44% der Einnahmen der Deutschen Bundesbahn auf den Wagenladungsverkehr mit Kohlen entfiel¹⁾, die weittragende Bedeutung erkennen, die die auf eine Beeinflussung der Absatz- und Verkehrsströme abzielenden Tarifeingriffe der Hohen Behörde für die Ertragslage der Eisenbahnen und auch der anderen Verkehrsträger haben.

II. Arten der Verzerrungen im Verkehrswesen

Daß die in den einzelnen Gemeinschaftsländern vor Gründung der Montanunion vorhanden gewesene Frachtenlage der Eisenbahnen in keiner Weise den Erfordernissen des gemeinsamen Marktes entsprach, ist leicht aus der vorausgehenden Übersicht über die Kohlentarife der einzelnen nationalen Eisenbahnverwaltungen zu ersehen. Jeder Staat begünstigte durch geschickte Anwendung der tarifpolitischen Werkzeuge die Absatzlage der Kohlenreviere und Grundstoffindustrien innerhalb seiner politischen Grenzen, während den ausländischen Produzenten frachtliche Sonderbelastungen auferlegt wurden. Dazu kamen in den einzelnen Ländern abweichende Tariffdifferenzierungen, die die Eisenbahnunternehmen aus eigenwirtschaftlichen Gründen zur Vermehrung des Verkehrsaufkommens und teilweise auch ausschließlich zugunsten der Verbraucher unter Verfolgung gemeinschaftlicher Zielsetzungen vornahmen, ferner Tarifgestaltungen, die auf die Verkehrsteilung zwischen den Verkehrsträgern Rücksicht zu nehmen hatten.

Auf dem Gebiet des Gütertarifwesens waren es in der Hauptsache drei Erscheinungen, die der Funktionsfähigkeit des gemeinsamen Marktes hindernd im Weg standen:

- a) Offensichtliche Diskriminierungen in dem engeren Sinne, daß die Beförderung von Gütern ausländischer Herkunft oder Bestimmung zu höheren Frachtsätzen vorgenommen wurde.

1) Schulz-Kiesow, Paul: Montanunion und Verkehr...., S.69

- b) Der Frachtenbruch an der Grenze, der durch den Neubeginn der Entfernungsdegression an der Grenze und der zweimaligen Erhebung einer Abfertigungsgebühr entstand;
- c) Ungleichheiten im Tarifaufbau und in den Beförderungsbedingungen der einzelnen Eisenbahnen. Diese am tiefsten eingewurzelte, vielfach auf die unterschiedliche verkehrspolitische Zielsetzung der Mitgliedstaaten zurückzuführende Verzerrung kommt beispielsweise zum Ausdruck in der unterschiedlichen Frachtbelastung der Vertragsgüter aufgrund einer abweichenden Gestaltung der Wert-, Mengen- und Entfernungsstaffelung.

III. Die vertraglichen Bestimmungen

Die unterschiedliche Handhabung der Frachtberechnung für die Beförderung ein und desselben Gutes innerhalb des gemeinsamen Marktes mußte notwendigerweise zu Bestimmungen im Gründungsvertrag der Gemeinschaft führen, die die Schaffung einer mit den Zielsetzungen der Montanunion in Einklang stehenden verkehrs- und insbesondere tarifpolitischen Ordnung sicherstellen sollten.

Wird aus den vorausgehenden Darlegungen die Notwendigkeit einer Einflußnahme seitens der Hohen Behörde auf die Verkehrswirtschaft, und zwar jeweils auf einem Teilgebiet der nationalen Verkehrspolitik der Mitgliedstaaten erkannt, so kann kein Zweifel darüber bestehen, daß auch die anderen Bereiche der allgemeinen Wirtschaftspolitik der Gemeinschaftsländer eine den Zielen des gemeinsamen Marktes gemäße Beeinflussung im Sinne einer Koordination verlangen. Es ist aber merkwürdig, daß der Vertrag nur Eingriffe in die Verkehrspolitik vorsieht, nicht aber ähnliche Vorschriften etwa für das Gebiet der Währungs- oder Steuerpolitik enthält.

Das Verkehrswesen betreffende Grundsätze sind bereits in den ersten Artikeln des Vertrags über die Gründung der EGKS zu finden. So gibt bereits die in Art.2 Abs.2 genannte Verpflichtung für die Gemeinschaft, "die Voraussetzungen zu schaffen, die von sich aus die rationellste Verteilung der Erzeugung auf dem höchsten Leistungsstande sichern", der Gestaltung des Verkehrswesens eine

grundsätzliche Richtung, erst recht die Bestimmung des Art.3b, "allen in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern des gemeinsamen Marktes gleichen Zugang zu der Produktion" zu sichern. Art.4 erwähnt unter den mit dem gemeinsamen Markt unvereinbaren Diskriminierungen zwischen Erzeugern oder Käufern oder Verbrauchern ausdrücklich die Beförderungstarife. Diese allgemeinen Vorschriften sind als Grundsatzbestimmungen für das gesamte tarifpolitische Handeln der Hohen Behörde anzusehen.¹⁾

Die besonderen Bestimmungen für das Transportwesen enthält Artikel 70 des Vertrags und, soweit sie die Aufgaben der Hohen Behörde im Verkehrswesen während der Übergangszeit betreffen, § 10 des "Abkommens über die Übergangsbestimmungen", der auch die Vorschriften des Art.70 näher erläutert.²⁾

Die tarifpolitische Ideallösung für den gemeinsamen Markt hätte darin bestanden, sofort bei Eröffnung des gemeinsamen Marktes für jedes Gut einen einheitlichen Tarif mit gleicher Frachtsatzhöhe, gleicher Frachtrelation gegenüber den anderen Transportgütern und gleicher Entfernungsstaffel unter weitgehender Anlehnung an die Selbstkosten des Beförderungsvorganges zu erstellen. Eine solche radikale Umgestaltung der historisch gewordenen Tarifsysteme war aber völlig ausgeschlossen, nicht nur wegen der daraus zu erwartenden schädlichen Rückwirkungen auf die Gesamtwirtschaftslage der Mitgliedländer, sondern schon deshalb, weil die juristischen und ökonomischen Voraussetzungen fehlten. Denn einmal bestimmt der Art.70 Abs.5 des Vertrags, daß die Verkehrspolitik mit Ausnahme der besonders geregelten Fälle grundsätzlich den gesetzlichen Vorschriften eines jeden Mitgliedstaates unterworfen bleibt; zum anderen setzt die Aufstellung eines einheitlichen Tarifs eine gemeinsame Währung und vor allem ein einheitliches Preisniveau der Gemeinschaftsländer voraus. Dieses Erfordernis vermag aber die Montanunion nicht zu erfüllen, weil sie nur eine branchenmäßig begrenzte Teilintegration darstellt.³⁾

Aus diesen Gründen konnte nur eine schrittweise Verwirklichung der tarifpolitischen Ziele in Frage kommen; sie hat in § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen, der sogen.Konvention, ihren gesetzlichen Niederschlag gefunden. Er verpflichtet die

1)Klaer,W.:Das Transportwesen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, Jahrbuch des Eisenbahnwesens, 1954, S.27

2) Der Wortlaut dieser Bestimmungen ist im Anhang wiedergegeben

3) Vergl. hierüber ausführlicher bei § 9

Hohe Behörde bzw. den sie unterstützenden Sachverständigenausschuß zur Erledigung folgender Aufgaben:

- a) Beseitigung der auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Ware beruhenden Diskriminierungen bis zur Eröffnung des gemeinsamen Marktes;
- b) Aufstellung direkter internationaler Tarife zur Beseitigung des Frachtenbruchs an der Grenze im Verlauf der Übergangszeit;
- c) Harmonisierung der für Kohle und Stahl angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art spätestens bis Ende der Übergangszeit am 9.2.1958, soweit es für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich ist.

Die Ausarbeitung der Maßnahmen für die Erledigung dieser Aufgaben obliegt einem bei der Hohen Behörde gebildeten Sachverständigenausschuß für Transportwesen, dessen Mitglieder von den Regierungen der Mitgliedstaaten ernannt werden. Die Vorschläge der Sachverständigen werden von der Hohen Behörde übernommen und nach Überprüfung oder Abänderung auf dem Verhandlungsweg an die Regierungen der Gemeinschaftsstaaten weitergeleitet.¹⁾ Die Ausführung der Maßnahmen wie überhaupt die grundsätzliche Tarifhoheit verbleibt gemäß Art. 70 Abs. 5 den nationalen Regierungen. Die Hohe Behörde hat damit keine unmittelbare Ausführungsbefugnis auf dem Gebiet des Verkehrswesens.²⁾ Trotzdem darf die in Art. 70 Abs. 5 enthaltene Bestimmung nicht über die erhebliche Einengung der nationalen Verkehrspolitik hinwegtäuschen.³⁾

Wie die übrigen Vertragsvereinbarungen stützen sich auch die Transportbestimmungen auf die drei leitenden Grundsätze der Freiheit, Öffentlichkeit und Gleichheit.⁴⁾ Freiheit im Bereich des Verkehrs bezieht sich im wesentlichen auf die Wahl des Verkehrsmittels und des Transportwegs, dagegen wohl nicht auf die

1) § 10, Abs. 1 u. 2 der Konvention.

2) Insofern kann auch nicht von einer "Verkehrspolitik der Hohen Behörde" gesprochen werden, obwohl erst auf ihr Betreiben die Verkehrs- und Tarifverhältnisse die im Rahmen des gemeinsamen Marktes gebotenen Veränderungen erfahren.

3) Schulz-Kiesow, Paul: Montanunion und Verkehr...., S. 69

4) Klaer, W.: Die Auswirkungen der Montanunion auf das europäische Verkehrswesen, Kurzfassung eines vor der Bezirksvereinigung Hamburg der deutschen verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft und der Handelskammer Hamburg am 16.2.1956 gehaltenen Vortrags, Drucksache 1257/56 d. der Hohen Behörde, S. 4

Preissetzung für die Verkehrsleistung; denn hinsichtlich der Tarifgestaltung muß die Freiheit zwangsläufig eine Einschränkung durch den Grundsatz der Gleichbehandlung der Verkehrsnutzer erfahren.

Der Grundsatz der Öffentlichkeit für die Frachten und Beförderungsbedingungen ist in Art.70 Abs.4 ausdrücklich hervorgehoben.

Hieraus ergibt sich die Konsequenz, daß geheime Vertragstarife zwischen Verkehrsträger und Verkehrsnutzer, wie sie bei den niederländischen Eisenbahnen üblich sind, veröffentlicht oder im Ausnahmefall zumindest der Hohen Behörde zur Kenntnis gebracht werden müssen.

Eine elementare Bedeutung für die gesamte Tarifgestaltung im gemeinsamen Markt kommt dem Grundsatz der Gleichheit, besser der Gleichbehandlung zu. Er findet sich gewissermaßen als Präambel der Transportbestimmungen in Abs.1 des Art.70 in folgender Formulierung:

"Es wird anerkannt, daß die Errichtung des gemeinsamen Marktes die Anwendung solcher Transporttarife für Kohle und Stahl erforderlich macht, die den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preisbedingungen bieten".

Diese Bestimmung stellt das "Grundgesetz" für die Tarifmaßnahmen der Hohen Behörde dar. Allerdings gibt diese Regel keine eindeutige Richtlinie für das verkehrspolitische Handeln, denn der Begriff "vergleichbare Lage" erweist sich als vieler Deutungen fähig, und je nach seiner Auslegung wird man unterschiedliche Tarifmaßnahmen im einzelnen für notwendig erachten müssen.

Schon an dem Terminus "Verbraucher" zeigt sich, daß wie einige andere Vertragsbestimmungen auch diese Vorschrift unklar formuliert ist. Zwar dürfte der Begriff "Verbraucher" selbst eindeutig in dem weiteren Sinn zu verstehen sein, daß nicht nur die Endkonsumenten der Vertragsgüter, bei Kohle etwa der Hausbrand, einbezogen sind, sondern ebenfalls und in erster Linie alle anderen Nachfrager, die die Vertragsgüter Kohle und Stahl im Produktionsprozeß für die Herstellung von Gütern höherer Ordnung verwenden, also sämtliche Kohle und Stahl verbrauchenden Unternehmer. Merkwürdig ist aber, daß in dieser Bestimmung nur die Verbraucher angesprochen werden, während Art.4 Diskriminierungen mittels Beförderungstarifen zwischen "Erzeugern oder Käufern oder Verbrauchern" untersagt und auch Art.70 Abs.2 im Zusammen-

hang mit dem Verbot von Diskriminierungen Herkunft und Bestimmung der Erzeugnisse zugleich erwähnt. Im einen Fall werden also beide Marktparteien, nämlich Erzeuger und Verbraucher geschützt, im anderen jedoch nur die Nachfrageseite des Marktes. Für die Kohle- und Stahlproduzenten ergibt sich aber ebenfalls die Notwendigkeit einer Gleichbehandlung hinsichtlich der Wettbewerbsbedingungen, hier vor allem der Transportpreise im Absatz ihrer Güter. Das wird dann ganz offensichtlich, wenn Kohle oder Stahl in dritte Länder exportiert werden. Denn in diesen Fällen kann, wie Scheider richtig feststellt¹⁾, ein schutzwürdiges Interesse von Verbrauchern nicht vorliegen, weil diese gar nicht in dem Gebiet des gemeinsamen Marktes ansässig sind, für das allein der Vertrag aber nur Gültigkeit hat. Die Notwendigkeit einer Gleichbehandlung hinsichtlich der Transporttarife besteht hier ausschließlich für die Produzenten, die Kohle oder Stahlerzeugnisse in dritte Länder ausführen. Man kann wohl auch nicht behaupten, daß mit der tarifarischen Gleichbehandlung irgendwelcher Verbraucher implizite auch die Gleichstellung der Anbieter am Markt gegeben ist.

IV. Definition der vergleichbaren Lage

Was unter dem Begriff einer "vergleichbaren Lage" verstanden werden soll, ist an keiner Stelle des Vertrags oder der Konvention näher erläutert. Bei dem Versuch einer Deutung ergeben sich schon Zweifel, ob der Begriff "Lage" nur geographisch-räumlich, etwa hinsichtlich der geographischen oder auch ökonomischen Entfernung vom Lieferstandort, oder im übertragenen Sinn unter Einbeziehung sämtlicher Preis- und Kostengegebenheiten eines Standorts einschließlich der Zahlungsfähigkeit und -willigkeit der Verbraucher aufzufassen ist.

Große Schwierigkeiten stellen sich bei der Ermittlung der Kriterien für die "Vergleichbarkeit". Wohl ist "vergleichbar" nicht identisch mit "gleich" und die Feststellung der Vergleichbarkeit nicht ein "simpler Akt der Entfernungsmessung, sondern ein Akt der wertenden Untersuchung"²⁾, aber gerade dadurch wird die

1) Scheider, Willi: Die Tarifpolitik der Hohen Behörde...., S.11

2) Klaer, W.: Das Transportwesen in der....., S.31

Beantwortung der Frage sehr erschwert, welche Merkmale der Vergleich zweier Verbraucherlagen umfassen soll. Selbst wenn man sich über die anzuwendenden Kriterien einig ist, bleibt noch zu klären, welche von zwei Verbrauchslagen den Maßstab für die Beurteilung der anderen abgeben soll. Die gleichen Probleme bestehen für die Vergleichbarkeit der Preisbedingungen, hier also der Transportpreise. Der Schwierigkeitsgrad der Aussage offenbart sich leicht an Hand einer theoretischen Modellbetrachtung, wenn man von einem punktförmig gedachten Verbraucherstandort A einen zweiten Konsumort B abtrennt und ihn vergleichend mit der unveränderten Lage von A über die Fläche verschiebt und die Rückwirkungen der jeweils neuen Lage auf die Höhe der Transportkosten im Bezugsbereich betrachtet. Unterstellt man zur Vereinfachung der Analyse, daß beide Verbraucher A und B das gleiche Gut vom gleichen Produzenten C mit dem gleichen Transportmittel und, wenn B auf einer Kreislinie mit dem Radius AC verschoben wird, auch jeweils auf die gleiche Entfernung beziehen, daß beide ferner gleiche Nachfrageelastizitäten aufweisen, so bleiben noch verschiedene Größen ungenannt, deren Abweichung in zwei Standorten die Transportkosten entsprechend beeinflussen. Das ist beispielsweise der Fall, wenn B seinen Standort in einer hohen Berglage bezieht, während A sich in der Ebene befindet, oder wenn B an einer Eisenbahnstrecke liegt, die im Vergleich zu der nach A eine wesentlich geringere Verkehrsdichte aufweist, ferner, wenn nach A gleichzeitig ein konkurrierender Verkehrsweg führt, nicht aber zu B.

Alle diese Abweichungen stören die Vergleichbarkeit der Standorte. Erst recht ist dies der Fall, wenn man den Standort B unter Aufrechterhaltung der genannten Annahmen über eine Staatsgrenze in ein anderes nationales Wirtschaftsgebiet verlagert. Dann ist die Vergleichbarkeit durch zusätzliche Faktoren erschwert, unter denen besonders die unterschiedlichen Preis- und Kostenverhältnisse, ferner Verzerrungen durch Wechselkurse, abweichende wirtschafts- und verkehrspolitische Zielsetzungen und verschiedene Steuersysteme und Soziallasten zu nennen sind, die alle zusammen in unterschiedlichen Transportkosten zum Ausdruck kommen und die Vergleichbarkeit schlechthin unmöglich machen.

Die Hohe Behörde sah sich veranlaßt, in einer besonderen Note

den Begriffsinhalt der hinsichtlich der Transportpreise vergleichbaren Lage auf drei Kriterien zu beschränken.¹⁾ Demnach befinden sich Verbraucher innerhalb des gemeinsamen Marktes in Bezug auf die Transportpreise immer dann in vergleichbarer Lage, wenn die folgenden Bedingungen gleichzeitig erfüllt sind:

- a) Es muß sich um die Beförderung des gleichen Gutes handeln;
- b) Die Entfernung muß gleich sein;
- c) Es müssen gleiche Selbstkosten des Transports gegeben sein.

Bei Vorliegen dieser drei Voraussetzungen müssen auch die Verkehrstarife einander gleichen, und zwar nicht unbedingt in der absoluten Höhe der Selbstkosten, sondern gegebenenfalls unter Einschluß einer bestimmten Gewinnspanne, um die Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsträger sicherzustellen. Jedoch müssen die Tarife mit den Selbstkosten in Beziehung stehen.²⁾

Mit anderen Worten: Zwei Transportrelationen sind stets dann vergleichbar, wenn das gleiche Gut auf die gleiche Entfernung zu den gleichen Selbstkosten befördert wird; dann befinden sich auch die Verbraucher am Ende der Verkehrsstrecken hinsichtlich der Transportpreise in vergleichbarer Lage.

Diese Interpretation des Art.70 Abs.1 befriedigt nicht, vor allem deshalb, weil mit diesen rein technisch-formalen Kriterien die für eine bestimmte Verbrauchslage relevanten transportwirtschaftlichen Daten nicht vollständig erfaßt sind. Über das Erfordernis der Gleichartigkeit von Transportgut und Entfernung bestehen keine Zweifel; beide Tatbestände sind auch verhältnismäßig einfach zu bestimmen. Unklarheiten stellen sich aber bei der Forderung nach Gleichheit der Selbstkosten, die kein objektives Merkmal abgeben können.

Zunächst ist geltend zu machen, daß die genaue Ermittlung der Selbstkosten und insbesondere die exakte Zurechnung der relativ hohen fixen Kosten auf jeden Transportakt äußerst schwierig, wenn nicht unmöglich ist; schon dadurch ergeben sich Störungsmomente für die Vergleichbarkeit. Ferner bleibt die Frage offen, ob

1) Drucksache 2667/54 der Hohen Behörde vom 15.4.1954, Ausfertigung in französischer Sprache. - Im Zusammenhang mit der Erstellung direkter internationaler Tarife wurde der Begriff der vergleichbaren Lage in einer zweiten Note erörtert. Vergl.hierzu § 9.

2) Punkt V der Note 2667/54

angesichts der gegenwärtigen Unterschiede zwischen den nationalen Preis- und Kostenstrukturen die Transportselbstkosten im gemeinsamen Markt zwecks Vergleichbarkeit nur in ihrer absoluten Höhe einander gleich sein sollen, oder ob auch die Preisrelationen der einzelnen Kostengüter einander zu entsprechen haben, die zur Erstellung der Transportleistung erforderlich sind.

Die Vergleichbarkeit zweier Konsumorte ist auch nur dann möglich, wenn nicht nur die Gleichheit der Beförderungsselbstkosten gegeben ist, sondern auch die der Produktionskosten des Transportgutes. Im derzeitigen Zustand einer Teilintegration ist offenbar eine auch nur annähernde Gleichheit der Selbstkosten im gemeinsamen Markt nicht möglich. Die Gleichheit der Produktionskosten setzt unbestreitbar einen vollintegrierten europäischen Binnenmarkt mit einheitlicher Wirtschaftspolitik voraus. Solange aber die ökonomisch relevanten Datenverhältnisse im gemeinsamen Markt unterschiedlich sind, befinden sich die Verbraucher zweier Länder in unvergleichbarer Lage.

Es ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben, daß die völlige Gleichrichtung der Produktionskosten im gemeinsamen Markt keinesfalls erstrebenswert ist, denn bei tendenzieller Kostengleichheit kommen keine interregionalen Austauschbeziehungen zustande; es ist ja gerade das Ziel des gemeinsamen Marktes, die natürlichen Standortvorteile stärker zur Geltung kommen zu lassen. Daher rechtfertigt grundsätzlich ein Unterschied in den Gestehungskosten eine Differenzierung in den Tarifen zweier Eisenbahnunternehmen ohne Rücksicht auf die Folgen für die wirtschaftliche Lage der Verbraucher.

Abgesehen davon erschöpft sich die Problematik der Vergleichbarkeit zweier Verkehrsverbindungen und ihrer Tarife nicht in der Forderung nach Güter-, Entfernungs- und Selbstkostengleichheit. Eine Vergleichbarkeit im gemeinsamen Markt ist völlig ausgeschlossen, wenn die Eisenbahnen unterschiedlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen unterliegen und in einem Land gemeinwirtschaftliche, im anderen eigenwirtschaftliche Tarifbildungsgrundsätze vorherrschen, die in unterschiedlichen Preisen für vergleichbare Transporte zum Ausdruck kommen. Die Anpassung der

verkehrspolitischen Aufgabenstellung ist deshalb erstes Erfordernis für die Vergleichbarkeit. Aber selbst wenn man von einer marktwirtschaftlichen Verkehrspreisbildung ausgeht, ist für die Tarifbildung der Eisenbahn neben ihrer Kostenstruktur, die durch einen hohen Anteil fixer Kosten gekennzeichnet ist, die verwirklichte Marktform und nicht zuletzt die Größe der Nachfrageelastizitäten von Wichtigkeit. Gerade die Berücksichtigung der Nachfragegesichtspunkte findet sich aber nicht unter den von der Hohen Behörde aufgestellten Kriterien.

Die Eisenbahnen besitzen heute trotz der wachsenden Konkurrenz der übrigen Verkehrsträger immer noch ein Teilmonopol; der Eisenbahngütertarif ist deshalb auf manchen Gebieten nach wie vor ein Monopolpreis, so daß die Eisenbahnen durch Preisdifferenzierungen einen größeren Umsatzgewinn erzielen können. Die Fixkostenstruktur der Bahn drängt von Natur aus zu einer differenzierten, mehr die Marktbedingungen als die Selbstkosten der einzelnen Verkehrsleistung berücksichtigenden Tarifpolitik.¹⁾ Eine maximale Steigerung der Eisenbahnverkehrsleistungen ermöglicht innerhalb einer bestimmten Intensitätsstufe eine günstigere Verteilung der fixen Kosten und ergibt damit geringere Selbstkosten je Leistungseinheit.²⁾ Die Maximierung des Transportvolumens verlangt aber eine Tarifbildung, die der unterschiedlichen Transportpreisbelastbarkeit der Güter, also der differenzierten Struktur der Nachfrage durch Marktsplaltung Rechnung trägt. Das ist gleichbedeutend mit einer gestaffelten Zulastung der fixen Kosten in Tarifen, die "von den spezifischen Kosten innerhalb bestimmter Grenzen bewußt abweichen"³⁾. Diesen betriebswirtschaftlichen Nützlichkeitserwägungen dient letzten Endes neben gesamtwirtschaftlichen Zwecksetzungen die Differenzierung der Tarife durch Güterwertstaffel, Entfernungs- und Mengenstaffel sowie teilweise durch Gewährung von Ausnahmetarifen. Alle diese Mittel der Tariffdifferenzierung steigern die effektive Gesamtnachfrage nach Gütern und somit nach Verkehrsleistungen.

1) Meyer, H.R.: Die Zukunft der Eisenbahntarife..., S.22

2) Sogen. Gesetz des Massenverkehrs

3) Willeke, R.J.:Entfernungsstaffel, Standortstruktur und Produktivität, in Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 23.Jg./1952, S.138

Nicht unerwähnt kann bleiben, daß vielfach auch die Rücksichtnahme auf den in einer bestimmten Relation konkurrierenden Verkehrsträger, auch die Konkurrenz durch eine andere Bahnverwaltung eine von den spezifischen Kosten abweichende Tarifpreisbildung gebietet.

Ob die Hohe Behörde dadurch, daß sie diese Nachfragegesichtspunkte bei der Transportpreisbildung und -vergleichbarkeit vernachlässigt, die Schaffung von Selbstkostentarifen in dem Sinn anstrebt, daß die Tarife auf die Selbstkosten des einzelnen Beförderungsfalls zugeschnitten sind, geht an keiner Stelle eindeutig hervor. Jedoch schreibt auch der § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen im Zusammenhang mit den Harmonisierungsarbeiten vor, daß unter anderem "die Selbstkosten der Transporte zu berücksichtigen sind".

Bei vollkommenem Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt wären Selbstkostentarife im genannten Sinn sicher die dem Wesen des gemeinsamen Marktes entgegenkommende Tarifform. Die Anpassung der Beförderungspreise an die tatsächlichen Kosten würde sicherstellen, daß die natürliche Standortlage der Verkehrsnutzer unverfälscht zutage tritt, und damit erkennen lassen, ob der Verkehrsstrom in einer bestimmten Richtung und in einem bestimmten Umfang rationell und gesamtwirtschaftlich sinnvoll verläuft. Unter Zugrundelegung der tatsächlichen Marktform, nämlich des Teilmonopolcharakters der Eisenbahnen entsprechen indessen reine Kostentarife nicht dem Ziel der Montanunion, eine billige Versorgung der Verbraucher sicherzustellen. Die vorstehenden Ausführungen lassen erkennen, daß nicht die auf den spezifischen Kosten beruhenden Tarife die Maximierung der Eisenbahntransportleistung und somit die billigste Verkehrsbedienung gewährleisten, sondern der nach Maßgabe der Nachfrageelastizität differenzierte, die Belastbarkeit der Güter berücksichtigende Tarif. Erst die Tarifiedifferenzierung "aufgrund der Nachfrage schafft größtes Verkehrsvolumen, damit geringste Selbstkosten und ermöglicht demzufolge weitestgehende Senkung des Tarifniveaus"¹⁾, vorausgesetzt, daß die Eisenbahnunternehmung nicht auf Gewinnmaximierung, sondern nur auf mäßige Gewinnerzielung oder nur auf

1) Spieß, Walter: Die Betriebswissenschaft des Eisenbahngütertarifs, Berlin 1939, S.28

Gesamtkostendeckung, also ausschließlich auf Leistungsmaximierung ausgerichtet ist.¹⁾ Vom produktivitätspolitischen Standpunkt aus sichert die Tarifiedifferenzierung im Gegensatz zum Kostentarif die rationellste Ausnutzung der Transportkapazitäten.

Wesentlich ist außerdem, daß Kostentarife mit einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung nicht vereinbar sind. Der Verzicht auf Tarife, die in erster Linie unter Verfolgung bestimmter gesamtwirtschaftlicher Ziele differenziert sind, hätte weitreichende Rückwirkungen auf die Volkswirtschaften, die am gemeinwirtschaftlichen Tarifsysteem noch festhalten, insbesondere auf deren Standortbild. Die Hohe Behörde muß sich in dieser Hinsicht auch im klaren sein, ob im gemeinsamen Markt eine zentralisierte oder vorwiegend dezentralisierte Standortstruktur angestrebt werden soll, damit dementsprechend die tarifbildenden Elemente beeinflußt oder gestaltet werden können. Dabei ist festzuhalten, daß Zentralisierung und ökonomisch richtige Standortwahl keineswegs identisch sind. Der Vertrag enthält allerdings keine Bestimmungen, die zu einer Aufopferung des wichtigsten gemeinwirtschaftlichen Grundsatzes der Tarifgleichheit im Raum zwingen.²⁾ Entschließt man sich zu einer völligen oder teilweisen Beibehaltung des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems im gemeinsamen Markt, so bedarf die Koordination der verschiedenen Verkehrsträger in den einzelnen Gemeinschaftsländern ebenfalls einer einheitlichen Regelung; andernfalls ist eine Realisierung vergleichbarer Eisenbahngütertarife ausgeschlossen.

Daß die Erstellung von vergleichbaren Kostentarifen im gemeinsamen Markt eine Angleichung der nationalen Preisverhältnisse - unter Wahrung der natürlichen Kostenvorteile - und damit einen vollintegrierten Markt voraussetzt, wurde bereits erwähnt. Aber auch im Falle einer Beibehaltung der an der Transportpreiselastizität der Nachfrage orientierten Tarife ergibt sich die gleiche Konsequenz. Denn die Elastizität der Nachfrage nach Gütern und folglich nach Transportleistungen hängt ab von der allgemeinen Preis- und Einkommenshöhe. Ist diese in den einzelnen Mitglied-

1) Predöhl, Andreas: Die Montanunion als Problem....., S.58

2) Darauf hat Klaer, der Leiter der Transportabteilung bei der Hohen Behörde, ausdrücklich hingewiesen. Klaer, W.: Die Auswirkungen der Montanunion....., Drucksache 1257/56, S.20

staaten verschieden, so ist auch die durchschnittliche Größe der Nachfrageelastizität unterschiedlich. Das hat aber über ungleiche Transportmengen unterschiedliche Kosten und nicht vergleichbare Tarife zur Folge, so daß weder die Verbraucher sich in vergleichbarer Lage befinden noch vergleichbare Preisbedingungen erhalten.

Dieser Gedankengang führt wieder zum Ausgangspunkt der Betrachtungen zurück. Er bestätigt für den verkehrspolitischen Bereich die allgemeinen wirtschaftlichen Überlegungen, wie sie im ersten Teil dieser Untersuchung hinsichtlich des Integrationserfolgs der EGKS angestellt wurden mit dem Ergebnis, daß die europäische Integration auf die Dauer eine Vollintegration erfordert im Sinne eines einheitlichen europäischen Binnenmarktes mit Koordination sämtlicher wirtschaftspolitischer Maßnahmen, ohne dadurch in eine fruchtlose Gleichmacherei der Kosten und Preise zu verfallen. Solange die für das ökonomische Handeln maßgebenden Daten innerhalb eines begrenzten gemeinsamen Marktes verschieden sind, ist eine Vergleichbarkeit zweier in verschiedenen Ländern gelegener Standorte nicht möglich. Stets sind bei unterschiedlichen Datenverhältnissen die Verbraucher zweier Länder gegenüber dem gleichen Produzenten in unvergleichbarer Lage, ebenso wie die Produzenten verschiedener Länder gegenüber dem gleichen Verbraucher. Und solange die Vergleichbarkeit nicht gegeben ist, besteht die Gefahr, daß die von der Hohen Behörde beeinflussten Tarifänderungen, gemessen am Zustand der Vollintegration, ökonomisch falsch sind.

Es ist jedoch zu bedenken, daß die Hohe Behörde bei ihren tarifpolitischen Entscheidungen von den wirklich gegebenen Verhältnissen einer Teilintegration ausgehen mußte. Eine Berücksichtigung aller Gesichtspunkte, so notwendig dies an sich wäre, hätte sie noch keinen Schritt in der Erfüllung der ihr vom Vertrag gestellten Aufgaben weitergebracht. Aus diesem Grund hat sie vielleicht auch die Kriterien der Vergleichbarkeit der Beförderungspreise auf die mehr formalen Bedingungen der Waren-, Entfernungs- und die allerdings sehr problematische Selbstkostengleichheit beschränkt, während andere, für die Tarifbildung eigentlich ökonomische Kriterien unberücksichtigt blieben. Für die Feststellung und Beseitigung der offensichtlichen Diskriminierungen der ersten Etappe genügte auch diese einfache

Formel, für die Verwirklichung der letzten wirtschaftlichen Ziele der Montanunion jedoch kommt es gerade auf die Geltung dieser ökonomischen Größen an. Eine andere Frage ist indessen, inwieweit diese Komponenten überhaupt mit ausreichender Genauigkeit erfaßt und bewertet werden können, vor allem die Nachfrageelastizitäten. Trotzdem legen die von der Hohen Behörde auch im Zusammenhang mit der Bildung direkter Tarife aufgestellten Richtlinien die Vermutung nahe, daß sie den Verkehr zu Unrecht als ein "technisches Instrument im Dienste der übrigen Wirtschaft" betrachtet und seine Eigenbedeutung verkennt.¹⁾

V. Die Verhältnisse bei der Binnenschifffahrt und im Straßenverkehr

Die Transportbestimmungen des Vertrags und der Konvention gelten grundsätzlich für alle Verkehrsträger. Dennoch sind sie in ihrer praktischen Bedeutung in erster Linie auf die Eisenbahnen abgestellt. Das beweist allein die dem Sachverständigenausschuß zugewiesene Aufgabe, zur Beseitigung des Frachtenbruchs an der Grenze direkte internationale Tarife zu erstellen. Denn einen Frachtenbruch im internationalen Verkehr gibt es weder bei der Tarifbildung der Binnenschifffahrt noch der des Kraftwagen. Die bevorzugte Berücksichtigung der Eisenbahn hinsichtlich der Notwendigkeit und Dringlichkeit der Tarifregelungen rechtfertigt sich überdies durch ihren hohen Anteil an den gesamten Montangütertransporten im gemeinsamen Markt. Auf die Eisenbahnen entfallen immerhin 70% der Transporte von Kohle und Stahl innerhalb der Gemeinschaft.²⁾ Schließlich ist zu bedenken, daß die Eisenbahngütertarifpolitik in weit stärkerem Maß in den Dienst der nationalen Wirtschaft gestellt wurde und deshalb unter dem Blickwinkel des gemeinsamen Marktes am stärksten verzerrt ist.

Bei der Regelung der Frachtgestaltung der Binnenschifffahrt, die mit etwa 20% der Montangüterverkehrsleistungen an zweiter Stelle steht, ergeben sich ohnehin weit größere Schwierigkeiten, vor allem durch den Umstand, daß die vier Binnenschifffahrt betreibenden Mitgliedstaaten Deutschland, Frankreich, Belgien und die Niederlande für den Binnenverkehr reglementierte und öffentlich

1) Predöhl, A.: Die Montanunion als Problem...., S.59

2) Dokument Nr.1199/2/55 der Hohen Behörde. - Linden, beziffert den Anteil der Eisenbahnen an den Kohlen- und Stahltransporten innerhalb der Gemeinschaft sogar mit 75 bis 80 v.H.- Vergl. Linden, Alfred: Verkehrsprobleme des Bergbaus...., S.43

bekannte Festfrachten haben, während im gesamten internationalen Wasserstraßenverkehr zwischen den Gemeinschaftsländern die Frachten sich noch völlig frei nach Angebot und Nachfrage bilden, so daß die hier im Einzelfall gezahlte Wasserfracht weder staatlich reglementiert noch öffentlich bekanntgegeben wird. Diese Disparität der Binnenschiffsfrachten verursacht erhebliche Preisverzerrungen im gemeinsamen Markt. Besonders auf dem Rhein, der größten Verkehrsader in der Gemeinschaft, sind die Frachtverhältnisse sehr unübersichtlich.¹⁾

Äußerst verwickelt sind auch die Verhältnisse im Straßenverkehr. Von den Gemeinschaftsländern hat nur Deutschland aufgrund der Bindung an den Eisenbahngütertarif reglementierte und dadurch auch öffentliche Kraftwagenfrachten. In den Niederlanden sind für den Binnenverkehr Maxima-Frachten und für den internationalen Verkehr Minima-Frachten durch die staatlichen Aufsichtsbehörden festgesetzt, so daß eine beschränkte Öffentlichkeit gegeben ist. In den anderen Mitgliedstaaten bilden sich die Kraftwagenfrachten in völliger Freiheit nach dem Verhältnis von Angebot und Nachfrage.²⁾

Obwohl die Hohe Behörde sich inzwischen auch mit der Frachtenlage von Binnenschiffahrt und Kraftverkehr befaßt hat, in den letzten Monaten mit Nachdruck, sind bis heute fast noch keine Maßnahmen zur Beseitigung von Tarifverzerrungen bei diesen beiden Verkehrsträgern ergangen.³⁾

VI. Fristen für die Durchführung der Vertragsbestimmungen

Bezüglich der Tarifbeeinflussung bei den Eisenbahnen erwies sich die Behandlung des grenzüberschreitenden Verkehrs als vordringlich, einmal weil in vielen Fällen Kohlen, Erz und Stahl ausländischer Herkunft zu einem höheren Frachtsatz befördert wurden als die Güter einheimischer Herkunft, und zum andern wegen des Frachtenbruchs. Da eine gleichzeitige Neuregelung nicht möglich war, wurden im § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen Fristen vereinbart sowohl für den Abschluß der Untersuchungen

1) Vergl. hierzu die näheren Ausführungen unter § 13

2) Klaer, W.: Die Auswirkungen....., Drucksache 1257/56, S.8

3) Ausnahmen: Die Beschlüsse Nr.14 und Nr.30 des Sachverständigenausschusses.

des Sachverständigenausschusses als auch für das Inkrafttreten der vorgeschlagenen Maßnahmen:

1. Bis zur Errichtung des gemeinsamen Marktes mußten die schlimmsten Diskriminierungen beseitigt sein. Der Sachverständigenausschuß hatte die Untersuchung für diesen ersten Abschnitt innerhalb von drei Monaten abzuschließen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen traten mit Eröffnung des gemeinsamen Marktes oder bald danach in Kraft.
2. Für die Aufstellung direkter internationaler Tarife und die Durchführung der "Harmonisierung" der Tarife und Beförderungsbedingungen räumte die Konvention den Sachverständigen eine Untersuchungsfrist von zwei Jahren ein; sie begann mit der ersten Ausschußsitzung am 25.10.1952.

Grundsätzlich sollten die Maßnahmen dieser zweiten und dritten Etappe gleichzeitig in Kraft treten, sobald das Einverständnis der Regierungen vorlag. In Kenntnis der schwierigen Aufgabe der Harmonisierung und ihrer weitreichenden Auswirkungen wurde aber zugleich eine einschränkende Regelung getroffen für den Fall, daß zweieinhalb Jahre nach Errichtung der Hohen Behörde das Einverständnis der Regierungen der Mitgliedstaaten zu den die Harmonisierung betreffenden Vorschlägen nicht vorliegt. Dann sollte die Einführung der direkten internationalen Tarife zu einem von der Hohen Behörde bestimmten Zeitpunkt allein in Kraft treten. Diese einschränkende Bestimmung kam auch zur Anwendung, denn die umfangreichen Arbeiten der dritten Etappe zur Harmonisierung der Tarife konnten in der Zeit von zweieinhalb Jahren nicht beendet werden, und auch heute sind die Untersuchungen dieses Abschnitts noch nicht abgeschlossen. Die Einführung der direkten Montanttarife mußte also vorab gesondert erfolgen, wofür die Hohe Behörde als Zeitpunkt den 1. Mai 1955 festgesetzt hatte.

Die der Hohen Behörde für die Durchführung dieser verkehrspolitischen Aufgaben zugestandenen Vollmachten sind im Ausmaß unterschiedlich. Während in der ersten Etappe die Hohe Behörde uneingeschränkte Befugnis zur Inkraftsetzung der Entdiskriminierungsmaßnahmen hatte und auch die Einführung der direkten Tarife notfalls selbst bestimmen konnte, sind ihre Vollmachten bei der Harmonisierung beschnitten, da hierfür unbedingt das Einverständnis der Regierungen aller Mitgliedstaaten vorliegen muß.

Die Tatsache, daß die Maßnahmen des ersten Abschnitts zur Beseitigung der offensichtlichen Diskriminierungen nur von vorübergehender Dauer waren und größtenteils durch die zwei Jahre später erfolgte Einführung der direkten Montantarife wieder aufgehoben oder zumindest neu gestaltet wurden, läßt eine ausführliche Betrachtung der dadurch hervorgerufenen Änderungen im Blickpunkt der gegenwärtigen Verhältnisse überflüssig erscheinen. Da die vorliegende Untersuchung sich mit Art und Auswirkungen der bisher tatsächlich zur Durchführung gekommenen und in absehbarer Zeit noch andauernden Tarifmaßnahmen der Europäischen Gemeinschaft befassen will, entfällt auch eine Beschäftigung mit dem Problem der Harmonisierung, das ja bis heute noch zu keinen praktischen Ergebnissen geführt hat. Es verbleibt damit eine Auseinandersetzung mit den Maßnahmen der zweiten Etappe, also mit den ab 1.5.1955 eingeführten direkten internationalen Tarifen der Montanunion.

Über die Maßnahmen zur Beseitigung von offensichtlichen Diskriminierungen soll jedoch vor der Behandlung der direkten Montantarife ein kurzer Überblick gegeben werden.

Zum Problem der Harmonisierung sei an dieser Stelle mit wenigen Worten gesagt, daß es sich bei dieser Aufgabe keinesfalls um eine schematische Gleichmacherei des Tarifaufbaus und der Tarifbestimmungen der Eisenbahnen in den Gemeinschaftsländern handeln kann, sondern lediglich um eine gegenseitige Abstimmung der Tarifniveaurelationen der einzelnen Vertragsgüter innerhalb der Wertstaffel, beispielsweise die Harmonisierung der Relation zwischen Kohle und Koks, sowie um eine vertretbare Anpassung der Entfernungs- und Mengenstaffeln. Gleichwohl greifen diese noch bevorstehenden Harmonisierungsmaßnahmen der Hohen Behörde wegen der Interdependenz des Wirtschaftsgeschehens tief in die Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten ein und sprengen unter Umständen den mit der Montanunion gesetzten Rahmen der Teilintegration. Tarifpolitische Harmonisierungsaktionen der genannten Art können ohne vorausgehende volkswirtschaftspolitische und insbesondere raumpolitische Grundsatzentscheidungen nicht sinnvoll durchgeführt werden. In der dritten Etappe wird damit die enge Nahtstelle zwischen Verkehrswirtschaft und Gesamtwirtschaft besonders deutlich, und zugleich offenbaren sich in starkem Maß die Mängel einer Teilintegration.

§ 7 Die Beseitigung der offensichtlichen Diskriminierungen

I. Begriff

Der auf verschiedenen Rechts- und Wirtschaftsgebieten seit Jahrzehnten gebräuchliche Begriff der Diskriminierung bedeutet eine Verletzung des Grundsatzes der Gleichbehandlung durch Schlechterstellung eines oder mehrerer Teilnehmer an einer Zweckgemeinschaft gegenüber den anderen. Auf die Gütertarife im gemeinsamen Markt bezogen, ist eine Diskriminierung grundsätzlich immer dann gegeben, wenn Tarifbestimmungen des Verkehrswesens in Widerspruch zu Art.4 des Vertrags stehen und somit das einwandfreie Funktionieren des gemeinsamen Marktes behindern. Mit anderen Worten: Eine Diskriminierung liegt stets beim Abweichen von dem Vertragsgrundsatz vor, Verbrauchern in vergleichbarer Lage vergleichbare Preisbedingungen zu bieten, oder konkret: wenn bei gleicher Transportleistung (Beförderung des gleichen Gutes auf der gleichen Strecke und in der gleichen Richtung) unterschiedliche Tarife oder Beförderungsbedingungen angewendet werden.¹⁾

Von diesem weiteren Begriff der Diskriminierung hat der Vertrag eine bestimmte Art der Diskriminierung besonders herausgestellt, nämlich die tarifarische Schlechterstellung eines Beförderungsfalls aufgrund des Herkunfts- oder Bestimmungslandes des Transportgutes oder der Nationalität der Verkehrsnutzer, die sogen. offenkundige Diskriminierung oder Diskriminierung im engeren Sinn. Diskriminierungen dieser Art sind verboten (Art.70 Abs.2). Für ihre Beseitigung war ein besonderes Verfahren vorgesehen.

Da die Vorschrift ausdrücklich auf das Herkunfts- oder Bestimmungsland des Transportgutes hinweist, ist damit der zwischenstaatliche Verkehr im Gegensatz zum Binnenverkehr gemeint. Das wird in Art.70 Abs.2 durch das Gebot bestätigt, daß "auf die Kohlen- und Stahltransporte aus oder nach einem anderen Mitgliedstaat die Frachttafeln, Frachten oder Tarifbestimmungen aller Art anzuwenden sind, die für den Binnentransport der gleichen Güterart gelten, sofern das Gut auf derselben Strecke befördert wird." Gleicherweise hat aber das Diskriminierungsverbot für alle Marktteilnehmer zu gelten, also auch innerhalb des Binnen-

1) Eine Diskriminierung besteht beispielsweise auch in der Nichtzulassung bestimmter Grenzübergangspunkte für den internationalen Verkehr von bestimmter nationaler Herkunft oder Bestimmung.

verkehrs zwischen den Verkehrsnutzern ein und desselben Landes. Auch hier können Diskriminierungen gegeben sein, sofern die abweichende tarifarische Behandlung nicht übergeordneten gesamtwirtschaftspolitischen Zielsetzungen dient.

Der ökonomische Sinn der Beseitigung diskriminierender Tarife und Beförderungsbedingungen ist leicht erkennbar: Soll die mit der Montanunion erstrebte Produktionsausdehnung sich im Rahmen einer wettbewerbswirtschaftlichen Ordnung vollziehen, so darf die Entfaltung des freien Wettbewerbs nicht durch unterschiedliche Anwendung von Transporttarifen behindert werden, die -sofern nicht mit den Zielen des gemeinsamen Marktes vereinbar- die Interessen bestimmter Erzeuger und Verbraucher insbesondere nach Maßgabe der Nationalität einseitig fördern, die natürlichen Kostenunterschiede der Produktion nicht sichtbar werden lassen und so die gewünschte Produktivitätssteigerung in der Gemeinschaft beeinträchtigen. Angebot und Nachfrage müssen im gemeinsamen Markt wie in einem Binnenmarkt unter gleichen Wettbewerbsvoraussetzungen, unter anderem also auch auf der Grundlage gleicher tarifarischer Daten aufeinander treffen können.

Die Tariflage vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes entsprach vielfach nicht diesem Erfordernis der Integration, da in vielen Fällen die Güter "ausländischer" Erzeuger durch eine im Vergleich zum Binnenverkehr höhere Tarifierung vom Inlandsmarkt künstlich ferngehalten oder ihr Absatz zumindest fühlbar verteuert wurde. Aus den gleichen nationalwirtschaftlichen Überlegungen erfuhr der Export inländischer Erzeuger eine Begünstigung gegenüber dem vergleichbaren Binnenverkehr oder gegenüber der Durchfuhr des gleichen Gutes eines ausländischen Produzenten mit Bestimmung nach dem gleichen Importland. Solche Tarifiedifferenzierungen dienten in der Regel dem Wettbewerbsschutz inländischer Erzeuger.

Um diese willkürlichen Verzerrungen zu beseitigen, müssen grundsätzlich für Kohlen- und Stahltransporte von oder nach einem der Mitgliedländer der EGKS die Tarife zur Verfügung gestellt werden, die bei Beförderung des gleichen Gutes auf der gleichen Strecke im Binnenverkehr des betreffenden Landes gelten.

Da ein Tarif nicht in sich selbst diskriminierend sein kann, muß ein Vergleichstarif hinzugezogen werden. Die Vergleichsgrundlage für die Feststellung einer Diskriminierung im grenzüberschreitenden Verkehr bildete bis zur Einführung durchgehender internationaler Montanttarife der für das gleiche Gut und die gleiche Strecke im Binnenverkehr gültige Eisenbahntarif. Eine Tarifiediskriminierung des jenseits der Staatsgrenze liegenden Verbrauchers oder Produzenten kann sich nur ergeben, wenn das gleiche Gut inländischer Herkunft oder Bestimmung zu günstigeren Bedingungen befördert wird als der Transport aus bzw. nach einem anderen Land. Da im grenzüberschreitenden Verkehr auf dem nationalen Netz einer Eisenbahnverwaltung höchstens der Regeltarif angewendet werden kann, finden sich Diskriminierungen in der Regel bei Ausnahmetarifen, die den Transport im Binnenverkehr gegenüber dem Normaltarif verbilligen.

II. Klassifizierung der Ausnahmetarife

Nicht jeder Ausnahmetarif kann aber eine diskriminierende Eigenschaft im genannten weiteren Sinn haben. Um zu beurteilen, ob der Tatbestand einer Diskriminierung vorliegt, hat man im Einzelfall den Einführungsgrund und den derzeitigen tatsächlichen Charakter des Ausnahmetarifs festzustellen. Dabei sind es im wesentlichen fünf Gründe, die die Einführung oder den Bestand von Ausnahmetarifen rechtfertigen:

- a) Überwiegend eigenwirtschaftliche Überlegungen:
 - 1. niedere Selbstkosten
 - 2. Wettbewerb anderer Verkehrsmittel
- b) vorwiegend volkswirtschaftliche Gesichtspunkte:¹⁾
 - 3. Verkehrsteilung
 - 4. Förderung der Ein-, Aus- und Durchfuhr
 - 5. Unterstützung einzelner Produzenten oder Verbraucher

Zu 1. Da die Montanunion eine Verbilligung der Produktion anstrebt und dafür im gemeinsamen Markt die natürlichen Standortvorteile weitgehend zur Geltung kommen sollen, rechtfertigt ein Unterschied in den Selbstkosten der einzelnen Eisenbahnen oder zwischen einzelnen Verkehrsrelationen einer Eisenbahnunternehmung

1) Bei dieser Einteilung soll nicht übersehen werden, daß die gesamtwirtschaftlichen Tarifziele oft auch dem erwerbswirtschaftlichen Interesse der Eisenbahn dienen, indem sie ihr Verkehr zuführen. Denn Ausnahmetarife berücksichtigen zunächst nur in verfeinertem Maß die Elastizität der Nachfrage.

grundsätzlich entsprechende Abweichungen im Niveau der Transporttarife. In diesem Sinn akzeptiert der Vertrag der EGKS alle Tarifverbilligungen, die sich aus einem tatsächlichen Selbstkostenvorsprung der Eisenbahn in einer Verkehrsrelation ergeben. Voraussetzung ist selbstverständlich, daß eine Eisenbahnunternehmung derartige Tarifiermässigungen oder Ausnahmetarife den Verkehrsnutzern aller Gemeinschaftsländer gewährt. Von Bedeutung sind in diesem Zusammenhang Kostensenkungen, die durch Aufgabe von Massensendungen in geschlossenen Zügen oder Zuggruppen, durch regelmäßige Auflieferung von Sendungen oder Auslastungen im Rückverkehr entstehen.

Zu 2. Auch die Eisenbahntarife, die aufgrund des Wettbewerbs eines anderen Verkehrsträgers in einer bestimmten Relation erstellt sind, beispielsweise der deutsche AT 6 B 11 und AT 6 B 33, stehen mit der Zielsetzung des gemeinsamen Marktes nicht in Widerspruch.

Ist in einer Verkehrsrelation, die von Binnenschifffahrt und Eisenbahn bedient wird, die Wasserfracht wegen der niedrigeren Transportkosten des Schiffverkehrs billiger als die Bahnfracht, so erfolgen Richtung und Umfang der Nachfrage nach dem Transportgut und damit nach Verkehrsleistungen nach Maßgabe der vergleichsweise billigeren Fracht. Gleicht die Bahn ihren Transportpreis der Höhe der Wasserfracht an, so resultiert daraus keine Datenänderung für den Liefer- oder Verbrauchsstandort. Umfang und Richtung der Nachfrage werden durch den Wettbewerbstarif der Bahn nicht verändert; sofern die Frachtsenkung ausreichend ist, kann sich lediglich die Aufteilung der Gesamtverkehrsmenge in dieser Relation auf die konkurrierenden Verkehrsmittel ändern. Eine Verfälschung der Angebots- und Nachfragebeziehung und somit eine Störung des gemeinsamen Marktes verursacht der Wettbewerbstarif deshalb nicht.

In der richtigen Erkenntnis dieses Zusammenhangs nimmt deshalb der Vertrag der EGKS die Wettbewerbstarife aus dem Einflußbereich der Hohen Behörde aus. Maßnahmen, die den Wettbewerb zwischen den einzelnen Transportträgern oder Leitungswegen betreffen, bleiben vielmehr im verkehrspolitischen Hoheitsbereich der Regierungen

der Mitgliedstaaten.¹⁾

Bedingung für die Erstellung und Anwendung von Wettbewerbs-tarifen durch die Eisenbahn ist jedoch, daß die zuständige nationale Regierung diese Wettbewerbsregelung genehmigt; ferner darf durch den Wettbewerbstarif kein Substitutionsvorteil zugunsten der Verkehrsnutzer entstehen. Deshalb ist dem den Wettbewerb aufnehmenden Verkehrsträger nur gestattet, die Parität gegenüber dem Konkurrenten herzustellen, d.h. auf das Tarifniveau herunterzugehen, das ihm ermöglicht, dem Wettbewerb standzuhalten, ohne den Wettbewerbspreis zu unterbieten.²⁾ Andernfalls tritt eine Nachfrageverzerrung ein, da anzunehmen ist, daß der unterbietende Wettbewerbstarif nicht den tatsächlichen Kosten des Verkehrsträgers, in diesem Fall der Eisenbahn, entspricht.

Zu 3. Zusammen mit den Wettbewerbstarifen sind dem Einfluß der Hohen Behörde auch die Tarife entzogen, die der Koordinierung zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern dienen, wie etwa bei der Deutschen Bundesbahn die Binnenwasserumschlagstarife, die der Binnenschifffahrt ein bestimmtes Verkehrsvolumen dadurch erhalten sollen, daß der Bahnzulauf oder -ablauf zu bzw. von Binnenhäfen tarifarisch begünstigt wird. Da derartige Tarife eine Steigerung der Produktivität der Verkehrswirtschaft und damit letztlich eine Senkung des volkswirtschaftlichen Transportaufwandes bezwecken, stehen sie in Übereinstimmung mit den Zielen des gemeinsamen Marktes. Maßnahmen dieser Art unterliegen daher weiterhin der nationalstaatlichen Verkehrspolitik ohne Beeinflussungsmöglichkeit seitens der Hohen Behörde³⁾, es sei denn, daß sie nicht allen Verkehrsnutzern der Gemeinschaft eingeräumt werden.

Zu 4. Ein- und Ausfuhrtarife haben die Aufgabe, die Einfuhr und Ausfuhr eines Landes durch eine Tarifiermäßigung gegenüber dem Regelarif zu begünstigen, vielfach in Verbindung mit anderen wirtschaftspolitischen Maßnahmen. Als Seehafenausnahmetarife

1) Art.70, Abs.5 des Vertrags.- Aus dieser Regelung, die Gestaltung der Wettbewerbsverhältnisse im Verkehrswesen den nationalen Regierungen zu überlassen, ergeben sich jedoch störende Wirkungen für den gemeinsamen Markt. Vergl.hierüber Klaer,W.:Die Auswirkungen der Montanunion....., Drucksache 1257/56, S.26

2) Drucksache 2667/54 der Hohen Behörde, Absatz VIII

3) Vergl.Art.70 Abs.5

beeinflussen sie den Versandweg der Aussenhandelsgüter. Durchfuhrtarife sollen den Verkehr im Durchgang zwischen zwei Grenzstationen auf das Verkehrsnetz der den Tarif gewährenden Eisenbahn ziehen; sie haben damit mehr betriebswirtschaftlichen als gesamtwirtschaftlichen Charakter, es sei denn, sie stellen gleichzeitig Seehafen- oder Binnenumschlagstarife dar. Der Wettbewerbsgesichtspunkt entfällt, wenn die Durchfuhr zwangsläufig ist.

Für die Feststellung einer Diskriminierung im Rahmen des gemeinsamen Marktes sind diese Tarife in zwei Gruppen zu unterteilen:¹⁾

a) Ein- und Ausfuhrtarife im Kohlen- und Stahlverkehr mit dritten, der Gemeinschaft nicht angeschlossenen Ländern (echte Aus- und Einfuhr). Bei den Ausfuhrtarifen entfällt eine diskriminierende Eigenschaft unter dem Gesichtspunkt des Vertrags, weil das Kriterium des sich in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchers hier nicht anwendbar ist.²⁾ Denn der schutzbedürftige Verbraucher liegt außerhalb des Geltungsbereichs des EGKS-Vertrags. Die Hohe Behörde hat damit auf diese Ausfuhrtarife kein Einwirkungsrecht. Indessen können Ausfuhrtarife zu Diskriminierungen zwischen den Produzenten des gemeinsamen Marktes führen, wenn nur einzelne unter ihnen begünstigt werden.³⁾ Diskriminierende Tarife dieser Art müßten nach Art. 70 Abs. 2 zu beseitigen sein.

b) Ein- und Ausfuhrtarife im Verkehr mit den Mitgliedstaaten der EGKS (unechte Ein- und Ausfuhr). Aussenhandelstarife für die dem Vertrag unterstellten Güter im Verkehr mit Gemeinschaftsländern stellen sich seit Eröffnung des gemeinsamen Marktes nur als Binnenverkehrstarife innerhalb der Gemeinschaft dar. Das gleiche gilt für Durchfuhrtarife im Verkehr von einem nach einem Mitgliedstaat. Sie sind grundsätzlich diskriminierend und waren mit Rücksicht auf das Erfordernis der Gleichbehandlung der Verbraucher aufzuheben oder im Geltungsbereich für das Gesamtgebiet der Gemeinschaft gültig zu stellen.

Zu 5. Die Feststellung, ob eine Diskriminierung vorliegt, bereitet

1) Die Problematik dieser Aussenhandelstarife im Rahmen des gemeinsamen Marktes ist sehr umfassend und soll hier nicht eingehend behandelt werden. Die Transportabteilung der Hohen Behörde hat zu diesem Fragenkreis in einer besonderen Note vom 12.1.1953 Stellung genommen.

2) Völk, Karl H.: Die Tarifpolitik....., S. 115

3) Scheider, Willi: Die Tarifpolitik der Hohen Behörde, S. 40

die größten Schwierigkeiten bei der Gruppe der Unterstützungstarife, die mit beschränktem Geltungsbereich und dem Charakter gezielter Preisdifferenzierungen vielfach raumpolitischen Zielsetzungen dienen. Tarife dieser Art zur Unterstützung bestimmter Industriestandorte bestehen in fast allen Ländern der Gemeinschaft. Sie begünstigen durch Tarifiermässigungen gegenüber dem Regeltarif einzelne Produzenten oder/und einzelne Verbraucher, gewähren also einzelnen Marktteilnehmern indirekte Subventionen, durch die die Absatzlage der begünstigten Industrieunternehmungen künstlich verbessert wird.

Im Hinblick auf die Ziele und Prinzipien des gemeinsamen Marktes - und diese sind letztlich für die Beurteilung der Kohle- und Stahltarifverhältnisse maßgebend- ist die Beibehaltung reiner Subventionstarife auf lange Sicht nicht angebracht. Denn sie bewirken eine Korrektur der Standortungunst und stützen auf diese Weise Grenzbetriebe, deren Ausscheiden im gemeinsamen Markt erwünscht ist, um die angestrebte Produktivitätssteigerung, hier vor allem den rationelleren Einsatz der Produktivkräfte zu verwirklichen. Unter diesem Gesichtspunkt sind kosten- und marktverfälschende Ausnahmetarife zu beseitigen, es sei denn, man will auch in der Gemeinschaft mit Hilfe von Ausnahmetarifen standortpolitisch e oder auch außerökonomische Ziele verfolgen, möglicherweise unter Inkaufnahme entsprechender Produktivitätsschmälerungen. In gewissen Fällen kann vielleicht auch der Schutz nationaler Wirtschaftszweige oder einzelner Unternehmen mit den Interessen der europäischen Wirtschaft vereinbart werden, besonders im Hinblick auf eine ausreichende Marktversorgung in hochkonjunkturellen Phasen, deren Mangellagen auch die Weiterbeschäftigung von unterstützungsbedürftigen Grenzbetrieben erfordert. Es ist aber dann die Frage einer Prüfung wert, ob die mit Ausnahmetarifen bezweckte Hilfe nicht mit anderen Mitteln der staatlichen Wirtschaftspolitik genau so gut oder besser erreicht werden kann, so daß die Eisenbahnen von einer solchen gemeinwirtschaftlichen Aufgabe entlastet werden.

Nicht jeder Unterstützungstarif steht deshalb zu den Grundsätzen des gemeinsamen Marktes in Widerspruch, und in vielen Fällen

dient der Tarif noch anderen als standortbegünstigenden Zwecken. Aus diesen Überlegungen heraus hat der Vertrag die gesamten Unterstützungstarife der Kontrolle der Hohen Behörde unterworfen und in Art.70 Abs.4 bestimmt, daß "die Anwendung von Ausnahmetarifen im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohleförderung und Stahlerzeugung¹⁾ der vorherigen Genehmigung der Hohen Behörde bedarf, die sich vergewissert, daß die Maßnahmen mit den Grundsätzen des Vertrags in Einklang stehen". In § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen ist ergänzend festgelegt, daß diese Tarife der Hohen Behörde mitzuteilen sind, die für ihre Abänderung die Fristen zu bewilligen hat, die erforderlich sind, um jede wirtschaftliche Störung zu vermeiden. Diese Gruppe von Tarifen untersteht damit faktisch der Tarifhoheit der Hohen Behörde.

Das Ergebnis der Beurteilung dieser Tarife hängt davon ab, ob die Hohe Behörde sich mehr von gemeinwirtschaftlichen oder wettbewerbswirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten läßt. Sie wird außerdem berücksichtigen müssen, daß einige dieser Tarife auch im eigenwirtschaftlichen Interesse der Eisenbahnen liegen, da sie ihr den Verkehrs in bestimmten Relationen erhalten. Eine Aufhebung des Tarifs würde deshalb unter transportwirtschaftlichen Gesichtspunkten möglicherweise eine Störung im Verkehrswesen erzeugen, die zu vermeiden die Hohe Behörde jedoch vertraglich verpflichtet ist.

Vielfach läßt sich ein bestimmter Ausnahmetarif nicht eindeutig einer der genannten Gruppen zuordnen, weil er zwei oder mehreren Zwecken dient. So kann ein Unterstützungstarif zugleich ein Wettbewerbstarif sein oder auf Selbstkostenerwägungen beruhen.²⁾ Diese Mehrzweckbestimmung verschiedener Ausnahmetarife gibt den einzelnen Regierungen die Handhabe, den einen oder anderen Unterstützungstarif dadurch dem Einflußbereich der Hohen Behörde und der Gefahr einer Aufhebung zu entziehen, daß man seine überwiegende Eigen-

1) Die begünstigten Unternehmungen müssen in den Tarifbestimmungen namentlich benannt sein oder zumindest innerhalb eines in den Grenzen bezeichneten Gebiets liegen. Denn ein Tarif, der allen Unternehmen zugute kommt, begünstigt keines von ihnen. Ausnahmetarife mit allgemeinem Empfangsbereich fallen deshalb nicht unter die Vorschrift des Art.70 Abs.4.-Vergl.hierüber und über einige Unklarheiten dieser Vertragsbestimmung: Klaer, W.: Das Transportwesen in der Europäischen Gemeinschaft....., S.33

2) Vergl.hierzu die Übersicht über die deutschen Kohlenausnahmetarife in § 5.

schaft als Wettbewerbs-, Verkehrsteilungs- oder Selbstkostentarif glaubhaft macht; denn diese Tariftypen können in ihrem Bestand von der Hohen Behörde nicht angetastet werden.¹⁾ Im allgemeinen wird aber die Prüfung der Unterstützungstarife mehr allgemeinwirtschaftliche als verkehrspolitische Gesichtspunkte zu berücksichtigen haben. Unter anderem wird auch die Entscheidung zu treffen sein, ob mit Hilfe bestimmter Ausnahmetarife raumwirtschaftspolitische und sozialpolitische Aufgaben übernommen werden sollen. Damit werden die Fundamente der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung berührt.

Die Entscheidung der Hohen Behörde über die Genehmigung oder das Verbot einzelner Unterstützungstarife im gemeinsamen Markt ist noch nicht gefallen. Um eine Beurteilungsgrundlage zu besitzen, war es zunächst notwendig, eine Gruppierung sämtlicher bei den Eisenbahnen der Gemeinschaft bestehenden Ausnahmetarife vorzunehmen und für jeden Tarif festzustellen, ob es sich vorwiegend um einen Wettbewerbs- oder Koordinierungstarif handelt, der der Entscheidungsgewalt der Hohen Behörde nicht unterliegt, oder ob ein echter Subventionstarif gegeben ist, der der Genehmigung nach Art.70 Abs.4 bedarf. Diese sehr schwierige Klassifizierung der Ausnahmetarife, die dem Sachverständigenausschuß übertragen wurde, ist bisher noch nicht veröffentlicht. Da die Ergebnisse dieser Überprüfung nicht vorausszusehen sind, sollen die mit den Unterstützungstarifen zusammenhängenden gesamtwirtschaftlichen und verkehrspolitischen Fragen hier nicht weiter erörtert werden. Mit der Genehmigung der Subventionstarife kann jedenfalls dann gerechnet werden, wenn der Hohen Behörde nachgewiesen wird, daß die mit dem Tarif bezweckte Unterstützung wirtschaftlich gerechtfertigt

1) Ein Beispiel hierfür bildet die Behandlung der deutschen Ausnahmetarife 6 B 30-33, die der Unterstützung revierferner Unternehmen der eisenerzeugenden und -verarbeitenden Industrie dienen, teilweise aber auch oder sogar in erster Linie Wettbewerbseigenschaft besitzen. Die französischen Sachverständigen haben diese Tarife als Tarifeinheit mit allgemeinem und diskriminierenden Unterstützungsscharakter angesehen, wobei die stille Hoffnung gehegt wurde, den einen oder anderen dieser billigen "diskriminierenden Tarife" für den Brennstoffverkehr von der Ruhr nach Lothringen eingeräumt zu bekommen. Von deutscher Seite wurde jedoch festgestellt, daß es sich um verschiedenartige Tarife handelt, die auch eine Wettbewerbsmaßnahme gegen den Wasserweg, vor allem im Verkehr mit dem Salzgittergebiet, darstellen.-Vergl.hierüber Völk, Karl H.: Die Tarifpolitik...., S.116; ferner Arntzen,Rolf: Die Verkehrspolitik der Montanunion, in:Zeitschr.für Binnenschifffahrt, Jg.1955, Heft 12, S.404.

ist und die begünstigten Unternehmen keine unberechtigten Vorteile erhalten,¹⁾ die ihre Absatzlage gegenüber den Konkurrenten erheblich verbessern und somit eine Störung des Wettbewerbs im gemeinsamen Markt darstellen. Es ist jedoch zu vermerken, daß die Beurteilung, ob und in welchem Umfang solche Begünstigungen der Wettbewerbsposition eines Unternehmens durch Ausnahmetarife für den Bezug von Rohstoffen vorliegen, eine im Einzelfall ziemlich schwierige Aufgabe ist.

III. Die Maßnahmen der ersten Tarifbeeinflussungsetappe

Gegenstand des ersten und bereits 1953 im wesentlichen abgeschlossenen Untersuchungsabschnitts des Sachverständigenausschusses waren lediglich die unmittelbaren, offensichtlichen Diskriminierungen in bezug auf das Herkunfts- oder Bestimmungsland des Brennstoff-, Eisenerz- oder Stahltransports. Sie fanden sich bei allen Ausnahmetariftypen, und zwar in den Bestimmungen über den Geltungsbereich²⁾ des Ausnahmetarifs dadurch, daß die Grenzübergangspunkte nicht in den Geltungsbereich einbezogen waren. Das hatte zur Folge, daß entweder die Erzeuger der übrigen Gemeinschaftsländer nicht den Ausnahmetarif für ihre Transporte ab Grenzstation eingeräumt erhielten oder -beim Ausgangsverkehr- die jenseits der Landesgrenze gelegenen Verbraucher in den Mitgliedstaaten der EGKS nicht in den Genuß des billigeren Ausnahmetarifs kamen.

Bis zu Beginn des Jahres 1955 wurden insgesamt 35 Diskriminierungsfälle bearbeitet und beseitigt. Davon betrafen 33 Beschwerden Eisenbahngütertarife in einzelnen Mitgliedstaaten. Dieser hohe Anteil der Eisenbahntarife an den offensichtlichen Diskriminierungspraktiken erklärt sich, abgesehen von dem überragenden Montangütertransportvolumen der Eisenbahnen in der Gemeinschaft, vor allem durch die Tatsache, daß es bei der Binnenschifffahrt, hauptsächlich im Rheinverkehr wegen der freien Frachtenbildung im zwischenstaatlichen Verkehr keine Diskriminierungen in Bezug auf Herkunft oder Bestimmung der Güter geben kann.³⁾ Die schwierige

1) "Die Bundesbahn", Jg.1953, S.208

2) Es handelte sich meist um einen begrenzten Versandbereich und einem allgemeinen oder begrenzten Empfangsbereich. Ein Tarif mit allgemeinem Versand- und allgemeinem Empfangsbereich kann kein Ausnahmetarif sein.

3) Vergl.hierzu Klaer, W.: Das Transportwesen in der...., S.29

Untersuchung über Diskriminierungen im Straßenverkehr ist noch nicht abgeschlossen.

Von den insgesamt 33 Diskriminierungstatbeständen¹⁾ bei Ausnahmetarifen der Eisenbahnen entfielen 15 Beanstandungen auf den Kohlen- und Koksverkehr im gemeinsamen Markt. Fünf Fälle betrafen die Deutsche Bundesbahn. Auffallend ist, daß bei der niederländischen Eisenbahn keine offensichtlichen Diskriminierungen festgestellt wurden, was sich durch die geringe Zahl der niederländischen Brennstoff-Ausnahmetarife erklären läßt, vielleicht auch durch die verbreitete Anwendung von freien und unveröffentlichten Vertragstarifen und deren Wettbewerbscharakter.

In Tabelle Nr.7 sind die als diskriminierend erkannten Brennstofftarife der Eisenbahnen der Montangemeinschaft zusammengestellt und die Maßnahmen angegeben, die zur Beseitigung der Diskriminierung vorgeschlagen und durchgeführt wurden. Für sämtliche vom Sachverständigenausschuß zur Aufhebung der Diskriminierung ausgearbeiteten Empfehlungen hatte die Hohe Behörde das Einverständnis der zuständigen Regierungen für die entsprechende Anwendung dieser Maßnahmen erreicht.

Eine Ausdehnung des Anwendungsbereichs eines Ausnahmetarifs auf die bisher zu höheren Frachtsätzen beförderten Mengen im Grenzverkehr mußte zweifellos Einnahmenausfälle der betroffenen Eisenbahnunternehmen zur Folge haben. Im Hinblick auf diese finanziellen Rückwirkungen boten sich für die Aufhebung des Diskriminierungstatbestandes durch die Regierungen der Mitgliedstaaten gemäß Art.70 Abs.5 grundsätzlich folgende Möglichkeiten an:

1. Einbeziehung der Grenzübergangsstationen in den Geltungsbereich des beanstandeten Tarifs bei unverändertem Frachtniveau, also eine Senkung der Tarifsätze des internationalen Verkehrs von oder bis zur Grenzstation auf das Niveau des bisher nur für den bevorzugten Binnenverkehr gültigen Ausnahmetarif unter Inkaufnahme von Einnahmeverlusten.
2. Aufhebung des als diskriminierend erkannten Ausnahmetarifs

1) In einigen Fällen wurden mehrere diskriminierende Tarife in einem einzigen Beschluß zusammengefaßt, da die Art der Diskriminierung ähnlich war und die gleiche Maßnahme zur Beseitigung getroffen wurde, so hauptsächlich bei den belgischen Tarifen.

Tabelle 7

Übersicht über die nach Art. 70 Abs. 2 als diskriminierend festgestellten Brennstofftarife der Eisenbahnen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl

Tarif	Art der Diskriminierung	Beschluss Nr.	Massnahme zur Beseitigung der Diskriminierung
I. Deutschland			
1) AT 6 B 1	Galt nicht für Kohle und Koks aus den Mitgliedstaaten der EGKS nach Deutschland oder im Durchgang durch Deutschland	1	Ausnahme der Sätze des AT 6 B 1 auf Brennstoffe aus den Mitgliedstaaten für die Strecken der DB in Form direkter Tarife mit Belgien (463c), Frankreich (466c), Niederlande (468c) und Saarland (469c)
2) AT 6 DU 1	Nicht anwendbar für Kohle aus den Mitgliedstaaten der EGKS	2	Erstellung des neuen Durchfuhrtarifs 6 DU D 1 mit derselben prozentualen Ermässigung des 6 DU 1
3) AT 6 B 11	Die Bestimmungen für Ortskohle (Abteilung I) waren nur für Kohle des Aachener Beckens anwendbar, nicht aber für Kohle der benachbarten belgischen und niederländischen Reviere	15	Streichung der Versandbahnhöfe des Aachener Beckens in der Abteilung I
4) AT 6 B 41	Die Sätze waren für Kohle des Aachener Beckens anwendbar, jedoch nicht für belgische und niederländische Kohle der benachbarten Reviere	16	Einführung direkter belgisch-deutscher und niederländisch-deutscher Tarife mit den Sätzen des AT 6 B 41 für die deutsche Strecke
5) AT 6 B 42	Wie AT 6 B 41 unter 4)	17	Streichung der Versandbahnhöfe des Aachener Reviere
II. Belgien			
6) Spezialtarife 1.1101, 1.1131, 1.7101 u. 1.8601	Anwendbar nur für belgischen Koks, nicht aber für die Beförderung von Koks aus den Mitgliedstaaten	3	Einführung neuer Spezialtarife 1.1101 und 1.1131, gültig im Koksverkehr von und nach allen Mitgliedstaaten
7) Spezialtarife 1.1100, 1.1120, 1.4100, 1.4110, 1.3300, 1.5300, 1.5500, 1.7110 u. 1.7120	Nicht anwendbar für Brennstoffe von und nach allen Mitgliedstaaten der EGKS	18	Einführung neuer Spezialtarife 1.1100, 1.1120, 1.1600, 1.3300, 1.4100, 1.5300 und 1.9300, anwendbar für Brennstoffe im Verkehr von und nach allen Mitgliedstaaten, ausgenommen 1.3300, der auf die Einfuhr von Brennstoffen aus dritten Ländern beschränkt wurde.
8) Spezialtarife 1.4100, 1.4101, 1.4111 u. 1.5300	Nicht anwendbar für Brennstoffsendungen von allen Kohlenzechen der Gemeinschaft	32	Beschränkung der Tarife 1.4100 (Kohlen) und 1.4101 (Koks) auf Sendungen nach dritten Ländern.- Umgestaltung der Tarife 1.4111 (Koks) und 1.5300 (Kohle) in für den Verkehr mit Mitgliedstaaten anwendbare Wettbewerbstarife.
III. Frankreich			
9) 103, Kap. 1	Nicht anwendbar für geschlossene Züge von einem Grenzübergangspunkt nach französischen Bahnhöfen	13	Als Übergangslösung Einführung von direkten Wagengruppentarifen ab 1.9.1954 mit 2/3 der im Tarif 103 Kap. 1 gewährten Ermässigung für Verbindungen mit einem tatsächlichen Massenverkehr
10) 7, Kap. 3, § I	Nicht anwendbar für Sendungen von allen Kohlengruben der EGKS	20	Ausdehnung auf sämtliche unmittelbar von allen Kohlengruben der EGKS versandte Brennstoffe
11) 7, Kap. 3, § VI	Wie bei § I unter 10)	21	Wie unter 10) (Beschluss Nr. 20)
12) 7, Kap. 3, § II	Anwendbar nur bei unmittelbarem Versand von Brennstoffen in geschlossenen Zügen ab französischen Kohlengruben oder Kokereien an franz. Werke der Eisenindustrie	25	Wie unter 10) und 9) (Beschlüsse Nr. 20 und 13)

1) Beschlüsse des Sachverständigenausschusses für Transportwesen bei der Hohen Behörde gemäss Dokument 1507 (1) d/f und den Veröffentlichungen in "Die Bundesbahn", 27. Jg. 1953, S. 721, 28. Jg. 1954, S. 105 und 29. Jg. 1955, S. 436

Tabelle 7

(Fortsetzung) Übersicht über die nach Art. 70 Abs. 2 als diskriminierend festgestellten Brennstofftarife der Eisenbahnen in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl

Tarif	Art der Diskriminierung	1) Beschluss Nr.		Massnahme zur Beseitigung der Diskriminierung
13) 7. Kap. 3, § IV	Gültig nur bei unmittelbarem Versand von Brennstoffen ab Kohlengruben in Nord- und Ostfrankreich nach bestimmten Werken der franz. Eisenindustrie	26		Ausdehnung auf Brennstoffe im unmittelbaren Versand von allen Kohlengruben der EGKS
14) 7. Kap. 103, § I, u. Kap. 111, § I	Nicht anwendbar für den unmittelbaren Versand von allen Kohlengruben der Gemeinschaft	33		Beschränkung auf Sendungen nach dritten Staaten
<u>IV. Luxemburg</u>				
15) Verbandstarif Deutschland-Luxemburg für Koks von der Ruhr nach luxembg. Hütten	Im Binnen- oder Durchfuhrverkehr der C.F.L. wurden für die luxemburgische Strecke höhere Entfernungen berechnet als im Verbands-tarif	29		Gleichstellung der Tarifentfernungen

1) Beschlüsse des Sachverständigenausschusses für Transportwesen bei der Hohen Behörde.

Quelle: Dokument 1507 (1) d/f der Hohen Behörde; "Die Bundesbahn", 27. Jahrgang 1953, S. 721, 28. Jahrg. 1954, S. 105 und 29. Jahrg. 1955, S. 275

und Beförderung auch des bisher bevorzugten Transportgutes inländischer Herkunft zum Regeltarif.

Sonderfall a): Aufhebung des Tarifs nur im Wechselverkehr mit den Mitgliedstaaten der EGKS, aber Aufrechterhaltung im Verkehr mit dritten Ländern.

Sonderfall b): Aufhebung der Bestimmungen für den Geltungsbereich, die die Diskriminierung des grenzüberschreitenden Verkehrs gegenüber dem Binnenverkehr bewirkten.

3. Erstellung eines neuen Tarifs mit mittlerem Niveau zwischen dem diskriminierenden Ausnahmetarif und dem bisher für den Grenzverkehr gültigen Regeltarif und Einbeziehung auch der Grenzübergangspunkte in den Geltungsbereich, also Gültigstellung sowohl für den zu begünstigenden Binnenverkehr als auch zwischenstaatlichen Verkehr innerhalb der Gemeinschaft.

Die deutsche Regierung sah aus binnenwirtschaftlichen Überlegungen davon ab, die Diskriminierung durch eine Tarifierhöhung zu beseitigen und wählte für alle beanstandeten Tarife mit Ausnahme von zwei Fällen, in denen eine Einengung des bisherigen Versandbereichs erfolgte, die erste der genannten Lösungen einer Ausdehnung des beanstandeten Tarifs auf den grenzüberschreitenden Verkehr bei unverändertem Tarifniveau. Auch Frankreich zog im wesentlichen diesen Weg vor, während Belgien Tarife mit einem mittleren Niveau einführte.¹⁾

Die Beseitigung der offensichtlichen Diskriminierungen für den zwischenstaatlichen Verkehr innerhalb der Gemeinschaft erfolgte damit, abgesehen von einigen wenigen Fällen, in denen die diskriminierenden Tarifbestimmungen gestrichen wurden, größtenteils durch Ausdehnung des Geltungsbereichs der Tarife auch auf den Verkehr von oder zu den Grenzübergangsstationen innerhalb der Gemeinschaft. Auf diese Weise erhielten alle Erzeuger oder/und alle durch den Ausnahmetarif zu begünstigenden Verbraucher des gemeinsamen Marktes den Ausnahmetarif zur Verfügung gestellt. Die Entdiskriminierungsmaßnahmen bewirkten so grundsätzlich und

1) So etwa die belgischen Kokstarife zugunsten der Eisen- und Stahlwerke. Verschiedene Beispiele für die Veränderungen der Frachtenlage durch die Beseitigung der Diskriminierungen gibt der erste Gesamtbericht der Hohen Behörde auf S.57 ff.

theoretisch eine Verbesserung der Wettbewerbsstellung der vom Ausnahmetarif erfaßten Produzenten im jenseits der Staatsgrenze gelegenen Marktgebiet der Gemeinschaft sowie eine Erweiterung der Substitutionsmöglichkeiten der unterstützungsbedürftigen inländischen Verbraucher, die bisher die Sätze des diskriminierenden Ausnahmetarifs nur für ihre Bezüge von den einheimischen Erzeugern beanspruchen konnten. Insgesamt bewirkte die Beseitigung der Diskriminierungen aufgrund des Herkunfts- oder Bestimmungslandes der Tendenz nach eine Verstärkung des Wettbewerbs im gemeinsamen Markt.

IV. Einige wichtige Maßnahmen zur Beseitigung offensichtlicher Diskriminierungen und deren Auswirkungen

Die erste und bezüglich ihrer Auswirkung wichtigste Entdiskriminierungsmaßnahme im Kohlenverkehr bildete die Ausdehnung des deutschen AT 6 B 1 auf Brennstoffe mit Herkunft aus den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft für die Beförderung auf deutschen Eisenbahnstrecken. Bisher waren die Frachtsätze des 6 B 1 nur anwendbar im innerdeutschen Verkehr für Sendungen ab Zeche, Kokerei, Schwelerei, Brikettfabrik oder Gasanstalt nach allen Bahnhöfen und nach den Grenzübergangspunkten, also auch für die Ausfuhr, während für die Einfuhr- und Durchfuhrkohle die gegenüber dem AT 6 B 1 je nach Entfernung etwa 10-23% höheren Sätze der Regelklasse Fk bezahlt werden mußten. In dieser tarifarischen Schlechterstellung der Brennstoffbezüge aus den Mitgliedstaaten der EGKS gegenüber dem Binnenverkehr und der Ausfuhr lag eindeutig eine auf dem Herkunftsland beruhende Diskriminierung im Sinne des Art.70 Abs.2. Ihre Beseitigung erfolgte tariftechnisch in der Weise, daß mit Gültigkeit ab 23.2.1953 vier neue Verbandstarife erstellt wurden, die für den Transport der Brennstoffe aus den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auf der deutschen Strecke die gleichen Ermässigungen gewährten wie der AT 6 B 1. Die Tarife führten die Bezeichnung 463c (für Brennstoffe aus Belgien), 466c (Brennstoffe aus Frankreich), 468c (Brennstoffe aus den Niederlanden), 469c (Brennstoffe aus dem Saargebiet).

Gleichzeitig wurde der neue Durchfuhrtarif D 2 eingeführt, der für die Durchfuhr von Kohle aus einem Mitgliedstaat durch die Bundesrepublik ebenfalls die Sätze des AT 6 B 1 zur Verfügung

stellte. Alle genannten Tarife wurden mit der Einführung der direkten Montanttarife am 1.5.1955 wieder gegenstandslos und aufgehoben.

Die Tarifänderungen berührten eine Transportmenge der Eisenbahn von 3,5 - 4 Mio.t jährlich. Die nachstehende Tabelle unterrichtet über die Größenverhältnisse der auf dem Bahnweg über die trockene Grenze von den Mitgliedstaaten der EGKS bezogenen Kohlenmengen in den Jahren 1952 und 1954:

Tabelle 8: Beförderung der aus den Mitgliedstaaten der EGKS bezogenen Kohlenmengen auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn in den Jahren 1952 und 1954

Herkunftsland und Tarif	Versandmengen in 1000 t		Mittlere Versand- weite km	Frachtermäßigung gegenüber bisherig. Tarif bei mittlerer Versandweite in DM/t
	1952	1954		
Belgien (463c)	0,6	1,3	318	4,10
Frankreich (466c)	784,7	698,5	238	2,70
Niederlande (468c)	1,1	11,5	173	1,70
Saarland (469c)	2.719,8	2.715,9	222	2,40
Durchfuhrkohle (D 2)	218,5	100,5	605	0,10
Summen:	3.724,7	3.527,7	- -	- -

Quelle: Nach Angaben der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, entnommen bei Scheider, Willi: Die Tarifpolitik der Hohen Behörde und das deutsche Verkehrswesen, Dissertation, Münster 1955, S.71

Die Bezüge aus dem Saargebiet stehen mengenmäßig an erster Stelle; mit weitem Abstand folgen die Lieferungen aus Frankreich, und zwar ausschließlich aus den lothringischen Gruben. Der Empfangsbereich der saar-lothringischen Kohle erstreckt sich auf Süddeutschland, das geographisch den saar-lothringischen Zechen näher als dem Ruhrrevier liegt.¹⁾ Im Hinblick auf diese allein ins Gewicht fallende Verkehrsrelation waren durch die Tarifausdehnung des AT 6 B 1 theoretisch drei verschiedene Auswirkungen denkbar:

1) Vergl. die Analyse der Kohlenaustauschbeziehungen in § 3.

1. Vergrößerung des Absatzbereichs der saar-lothringischen Zechen zu Lasten des Ruhrreviers: Die durch Gewährung der Sätze des AT 6 B 1 für den Brennstoffverkehr ab Grenzübergang entstandene Frachtermäßigung, die auf langen Strecken, beispielsweise von Reden nach Regensburg 16% erreichte, wirkte wie ein Zollabbau und führte bei Annahme konstanter Ab-Zeche-Preise zu einer Senkung der Ortspreise. Diese potentielle Preissenkung wurde aber im Falle der saar-lothringischen Kohlenlieferungen nach Süddeutschland aufgefangen durch eine Verringerung der Subventionen, die der französische Staat den saar-lothringischen Zechen für den Absatz in Süddeutschland zu dem Zweck gewährte, die saar-lothringische Kohle in diesem Marktgebiet gegenüber der Ruhrkohle wettbewerbsfähig zu machen. Die durch die Subventionskürzung verursachte Erhöhung der Ab-Zeche-Preise war unter Berücksichtigung der bestehenden Preiszonen in einzelnen süddeutschen Orten größer, in anderen geringer als die Senkung des Einstandspreises aufgrund der Frachtverbilligung. Im Durchschnitt kompensierten sich aber die gegenläufigen Veränderungen der beiden Ortspreiselemente. Da insgesamt gesehen keine Preissenkung der saar-lothringischen Kohle eintrat, mußte jegliche Substitutionswirkung entfallen, und es bestand kein Anlaß zu einer Verlagerung der Nachfrage und damit zu einer konkurrenzwirtschaftlich bedingten Vergrößerung des Absatzgebiets des saar-lothringischen Revieres mit entsprechender Ausweitung des Verkehrsstroms nach dem süddeutschen Raum.¹⁾ Das bestätigt auch die vorstehende Tabelle 8, aus der zu ersenen ist, daß die Eisenbahntransportmengen aus dem Saargebiet im Jahr 1954, also nach Ausdehnung des AT 6 B 1, nicht zugenommen haben, sondern im Gegenteil leicht zurückgegangen sind. Der Rückgang war noch stärker bei den Bezügen aus dem französischen Revier Lothringen, ohne daß die Binnenschifffahrt einen Verkehrsmengenzuwachs erfahren hätte, denn diese ist in beiden Relationen so gut wie nicht beteiligt.

2. Beeinträchtigung der Binnenschifffahrt im Kohlenverkehr nach Süddeutschland: Wegen der Ermässigung der Bahnfrachten im Verkehr von Saar-Lothringen nach Süddeutschland und der dadurch

1) Ganz abgesehen von dem Qualitätsproblem, das einer durch Preissenkung möglichen Nachfrageverlagerung in gewissem Umfang entgegensteht.

möglicherweise auftretenden Absatzsteigerung in dieser Relation zugunsten der Eisenbahn befürchtete die Binnenschifffahrt eine Schrumpfung ihres Verkehrsvolumens nach Süddeutschland.

Diese nachteiligen Rückwirkungen auf die Binnenschifffahrt blieben aber aus folgenden Gründen aus: Einmal erfolgt die Beförderung der saar-lothringischen Kohle nach Süddeutschland fast ausnahmslos auf dem direkten Bahnweg, weil keine geeigneten Wasserstraßenverbindungen vorhanden sind. Ein Wettbewerb zwischen Bahn und Wasserweg besteht in dieser Relation also nicht. Infrage wäre deshalb nur ein Verlust von Transportmengen im direkten und gebrochenen Schiffsverkehr vom Ruhrgebiet nach Süddeutschland gekommen, nämlich dann, wenn die Frachtsenkung durch Gewährung des AT 6 B 1 zu einer Substitution von Ruhrkohlenlieferungen durch erhöhte Bezüge aus Saar und Lothringen geführt hätte. Da aber der unter Punkt 1 erwähnte Subventionsabbau eine Nachfrageverlagerung zugunsten des saar-lothringischen Reviers verhinderte und die Wettbewerbsposition des Ruhrgebiets unverändert ließ, konnte die Binnenschifffahrt im Abtransport der Kohle vom Ruhrgebiet genau so wenig Versandmenge verlieren wie die Eisenbahn in dieser Verbindung.

3. Minderung der Frachteinnahmen der Bundesbahn: Wegen der relativ starken Ermässigung des AT 6 B 1 gegenüber der Regelklasse Fk um durchschnittlich 16% brachte die Ersetzung der Klasse Fk durch den AT 6 B 1 im Brennstoffverkehr von den Grenzstationen der Deutschen Bundesbahn beträchtliche Frachtausfälle. Sie bewegten sich 1953 und 1954 in der Größe von etwa 10-12 Mio.DM jährlich, gemessen am Transportvolumen der Jahre zuvor.

Die Berechnung von Einnahmeänderungen auf der Basis der Versandmengen, wie sie vor einer Tarifänderung zu verzeichnen waren, ist allerdings deshalb problematisch, weil eine durch Tarifermässigung bewirkte Senkung der Einstandspreise über eine Nachfragesteigerung einen entsprechenden Mehrverkehr hervorrufen kann und damit die ursprünglich erwarteten Frachtausfälle vermindert. Diese Ausgleichswirkung stellte sich aber im grenzüberschreitenden Verkehr nach Süddeutschland wegen der durch Subventionsabbau unveränderten Ortspreise nicht ein, abgesehen von den konjunkturrell bedingten Verkehrsmengensteigerungen, die aber gemäß Tabelle 8 für das Jahr 1954 im Vergleich zu 1952

auch nicht festzustellen sind. Gerade die Verkehrsrelation von der Saar und von Lothringen nach Süddeutschland erforderte die größten Frachtopfer, während die grenzüberschreitenden Kohlenverkehre aus Belgien und den Niederlanden wegen ihres geringen Volumens nur relativ geringe Frachtausfälle verursachten.

Die genannten Auswirkungen der Entdiskriminierung des AT 6 B 1 liegen in der gleichen Richtung wie die der zwei Jahre später erfolgenden Einführung der direkten Montantarife. Eine genauere Untersuchung der Änderungen in den Frachtverhältnissen des süddeutschen Raums soll deshalb im Zusammenhang mit diesen Montan-tarifen angestellt werden.

Die Ausdehnung des AT 6 B 1 auf die Kohlenbezüge aus den Mitgliedstaaten der EGKS bei unverändertem Tarifniveau begegnete seinerzeit heftiger Kritik, obgleich die von der Binnenschiff-fahrt und dem deutschen Kohlenbergbau gehegten Befürchtungen sich aus den dargelegten Gründen als nicht gerechtfertigt erwiesen haben. Der alleinige Benachteiligte blieb die Deutsche Bundesbahn infolge der Ertragsausfälle. Wegen des Wettbewerbs der Binnenschiffahrt im Kohlenverkehr nach Süddeutschland hätten diese wohl auch nicht vermieden oder verringert werden können durch eine Anhebung des Kohlentarifniveaus, die im Ermessen der deutschen Regierung stand. Denn eine solche Abwehrmaßnahme hätte sich auf den ganzen innerdeutschen Kohlenverkehr erstrecken müssen; eine Beschränkung der Tarifierhöhung nur auf den Brennstoffverkehr von den Grenzstationen schied aus, da sie den früheren Diskriminierungszustand wieder hergestellt hätte. Mit Rücksicht auf die innerdeutsche Wirtschaftslage glaubte die deutsche Regierung eine Erhöhung der Kohlenfrachten nicht verantworten zu können, zumal im März 1953 die Verbraucher eine empfindliche Preiserhöhung der deutschen Kohlen hinnehmen mußten. Die auf diese Weise unausbleiblichen Frachtausfälle vergrößerten das ohnehin beträchtliche Defizit der Bundesbahn noch mehr; sie versuchte deren Abwälzung auf den Staatshaushalt, was jedoch nicht gelang.

Zu einem Frachtausfall führte auch die Ausdehnung des AT 6 DU 1 auf den Kohlenverkehr aus den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Der 6 DU 1 begünstigte ursprünglich nur die Ruhrkohlenlieferungen und die Lieferungen des Aachener und Rheinischen Reviers nach

Österreich im gebrochenen Verkehr, indem der Bahnzulauf nach den Donauhäfen um 10-11% gegenüber dem allgemeinen Kohlenausnahmetarif 6 B 1 verbilligt wurde, der sonst für die Ausfuhr über die trockene Grenze Anwendung fand. Auf Antrag der niederländischen Regierung wurde dieser Tarif als diskriminierend angesehen und die Diskriminierung dadurch aufgehoben, daß in einem neu erstellten Durchfuhrtarif DU D 1 die Ermässigung auch den Kohlentransporten aus den Mitgliedstaaten der EGKS gewährt wurde. In erster Linie kam diese Maßnahme wieder der Durchfuhr der Saarkohle nach Österreich zugute¹⁾, wobei ein Neuverkehr von monatlich etwa 20 000 t festgestellt werden konnte²⁾, der die auf der Grundlage des früheren Verkehrs errechneten Frachtaufälle reduzierte. Der AT 6 DU D1 wurde am 1.9.1956 durch den AT 6 DU 11 mit der gleichen Zweckbestimmung ersetzt.

Unter den übrigen Entdiskriminierungsmaßnahmen kam der Behandlung des französischen Tarifs 103, Kap.1 einige Bedeutung für den Brennstoff-Massenverkehr zwischen Deutschland und Frankreich zu. Die Diskriminierung lag hier darin, daß der Tarif 103, Kap.1 Ermässigungen bis 31% für geschlossene Züge nur im innerfranzösischen Verkehr gewährte sowie für den Ablauf der Ruhrkohle aus dem Rheinhafen Straßburg mit der Absicht, der französischen Rheinschifffahrt einen hohen Anteil an den Bezugsmengen der lothringischen Industrie aus dem Ruhrgebiet zu sichern.³⁾ Die Vergünstigung wurde jedoch nicht eingeräumt für Kohlen- und Kokstransporte in geschlossenen Zügen aus dem Aachener- und dem Ruhr-Revier auf dem direkten Bahnweg über die trockene Grenze.

Die französischen Sachverständigen vertraten die Auffassung, daß "die technischen Bedingungen dieses Tarifs nicht diskriminierend sind, sondern daß hier lediglich eine unterschiedliche Behandlung vorliegt"⁴⁾. Gerade auf den letzten Punkt kommt es aber bei dem Diskriminierungsverbot an. Eine Tarifiermässigung,

1) Nicht dagegen in erster Linie der holländischen Kohle, wie Schulz-Kiesow vermutete. Schulz-Kiesow, P.: Montanunion und Verkehr....., S.74

2) Seeböhm, H.-C.: Vier Vorträge des Bundesministers für Verkehr, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 1, Bielefeld 1954, Vortrag in München am 9.7.1953, S.25

3) Schulz-Kiesow, Paul: Montanunion und Verkehr....., S.75

4) Dokument 1507 (1) d/f der Hohen Behörde, Liste der Beschlüsse des Sachverständigenausschusses für Transportwesen, Beschluß Nr.13

die aufgrund von niederen Selbstkosten zur Verfügung gestellt wird, was bei Übernahme geschlossener Züge der Fall ist, steht mit dem Ziel des Vertrags nicht in Widerspruch, sie ist sogar erwünscht, aber sie muß allen Produzenten oder Verbrauchern gleicherweise eingeräumt werden.

Zur tarifarischen Gleichbehandlung wurden als Übergangslösung direkte Tarife für Zuggruppen, sogen. Wagengruppentarife¹⁾ eingeführt mit Ermässigungen in Höhe von mindestens 2/3 der im Tarif 103 Kap.1 gewährten Vergünstigung "für Verbindungen, in denen tatsächlich ein Verkehr besteht, der von den erwähnten Diskriminierungen betroffen wird"²⁾, im wesentlichen also nur für Massensendungen von Kohlen und Koks aus dem Ruhr und Aachener Revier an die Eisen- und Stahlindustrie in Frankreich. Diese Wagengruppentarife wurden ab 1.11.1954 in Kraft gesetzt und brachten eine durchschnittliche Ermässigung der Frachten auf den französischen und saarländischen Strecken von etwa 150 ffrs.- Diese Begünstigung erfaßte ein Transportvolumen von jährlich 1,2 Mio.t Kohle und 2,4 Mio.t Koks.³⁾ Auf diese Weise entstanden bereits für einzelne Relationen durchgehende Tarife, die auch nach Einführung der der Beseitigung des Frachtenbruchs dienenden direkten Tarife als besondere Montanttarife bestehen blieben, wenn auch unter entsprechender Änderung der Degression und Abfertigungsgebühr.

V. Beurteilung der Maßnahmen zur Beseitigung offensichtlicher Diskriminierungen

Die Beurteilung der Entdiskriminierungsmaßnahmen dieser ersten Tarifbeeinflussungsetappe hat vom Standpunkt des gemeinsamen Marktes aus zu erfolgen. Unter rein nationalwirtschaftlichen Gesichtspunkten mußte jeder dieser Eingriffe irgendwo eine Benachteiligung für die Kohlenzechen oder/und die Verkehrsträger zur Folge haben, denn es ist anzunehmen, daß vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes die Brennstofftarifstruktur in jedem Mitgliedstaat der EGKS in eben ihrer nationalwirtschaftlichen

1) Sie stellten keine direkten Tarife im Sinne des § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen dar, da sie den Frachtenbruch an der Grenze noch nicht beseitigten.

2) Dokument 1507 (1) der Hohen Behörde, Beschluß Nr.13

3) Vergl. Exposé über die Lage der Gemeinschaft vom November 1954, Seite 96

Ausrichtung sowohl in absatz- und standortpolitischer Hinsicht als auch unter eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten der Eisenbahnen optimal war, so daß jedes Abgehen von dieser Tarifsituation vielfach eine Beeinträchtigung irgendwelcher Interessen bewirken mußte. Aber der gemeinsame Markt erstrebt in seiner Leistung mehr als nur die Addition der Produktivkräfte in den nationalen Teilmärkten seiner Mitgliedländer, genau so wie das Potential einer räumlich geschlossenen Volkswirtschaft mehr ist als nur die Zusammenfassung der in ihren Grenzen gelegenen Einzelwirtschaften.

Die Schaffung eines gemeinsamen europäischen Marktes auch nur auf einem Teilgebiet erfordert eine Reihe von Datenänderungen, die sich -wiederum nur vom staatsraumpolitischen Denken her- auf die eine oder andere Volkswirtschaft der Gemeinschaftsländer schmerzhaft auswirken können, aber auch nur kurzfristig. Wenn die Beurteilung der im Rahmen des gemeinsamen Marktes erfolgten Tarifmaßnahmen auf deren Auswirkungen in einem einzigen Mitgliedstaat der EGKS beschränkt wird,¹⁾ so wird man deshalb in der Regel zu einem negativen Ergebnis gelangen, geht damit aber am eigentlichen Sinn der Datenänderung vorbei. Denn der Eingriff in die Tarifverhältnisse soll zusammen mit anderen Korrekturen die Voraussetzung für eine Erweiterung der Arbeitsteilung, damit für eine Steigerung des zwischenstaatlichen Güteraustausches, für eine Intensivierung des Wettbewerbs und letzten Endes für eine Erhöhung der Gesamtproduktion im erweiterten Wirtschaftsraum schaffen.

Unter diesem Blickwinkel sind die von der Hohen Behörde vorgeschlagenen und in den einzelnen Gemeinschaftsländern zur Durchführung gekommenen Maßnahmen der ersten Etappe zur Beseitigung der flagranten Diskriminierungen im Prinzip als richtig zu beurteilen, denn sie wirkten zusammen mit der Abschaffung der mengenmässigen Ein- und Ausfuhrbeschränkungen und aller Zölle im Montansektor mit Eröffnung des gemeinsamen Marktes auf eine Umgestaltung der Wettbewerbsbedingungen derart hin, daß insgesamt eine Steigerung des zwischenstaatlichen Kohlen- und Koks-austausches eintrat und der Tendenz nach einige Standorte

1) So hat Scheider bei seiner Kritik der Tarifmaßnahmen der Hohen Behörde nur die deutschen Verhältnisse im Auge. Vergl. Scheider, Willi: Die Tarifpolitik der Hohen Behörde und das deutsche Verkehrswesen, Dissertation, Münster 1955

eine in den Grenzen des gemeinsamen Marktes sinnvolle Korrektur ihres Absatzbereichs erfahren haben. Damit soll nicht behauptet werden, daß die eine oder andere Tarifumgestaltung völlig unproblematisch ist.

Eine genaue quantitative Aussage über die Wirkung jeder einzelnen Tarifänderung läßt sich schon deshalb nicht aufstellen, weil die Anwendungszeit der Tarifmaßnahmen im grenzüberschreitenden Verkehr mit rund zwei Jahren bis zum Inkrafttreten der Tarifwandlungen des zweiten Abschnitts viel zu kurz war, um eine dem Ausmaß der Tarifänderung tatsächlich entsprechende Veränderung der Transportmengen oder Verkehrsrichtung erkennbar werden zu lassen. Im übrigen ist es außerordentlich schwierig, die Einflüsse der Tarifänderungen von denen der Umgestaltung der anderen ökonomisch relevanten Faktoren im gemeinsamen Markt abzutrennen, die gleicherweise auf Umfang und Richtung der Verkehrsströme einwirken.

Die Entdiskriminierungsmaßnahmen des ersten Untersuchungsabschnitts betrafen eine Gesamttransportmenge von jährlich 45 Mio.t. Die Hohe Behörde gab in ihrem zweiten Gesamtbericht eine Übersicht über die wichtigsten Tarifänderungen als Folge der Beseitigung offensichtlicher Diskriminierungen. Die wichtigsten Ergebnisse bei den Brennstofftarifen sollen hier wiedergegeben werden:

Tabelle 9: Wichtigste Änderungen bei den Brennstofftarifen als Folge der Beseitigung der Diskriminierungen

Land	Verkehrsrichtung	Globaländerung der Transportkosten in Mio.DM		Von der Änderung betr. Tonnenmengen im Jahr 1953
		Erhöhung	Senkung	
Deutschland	Saar-lothringische Kohle nach Deutschland		10,128	3 700 000
Deutschland	Saar-lothringische Kohle nach Österreich		0,278	120 000
Belgien	Koks (verschiedene Richtung)	0,456	0,565	2 200 000
Belgien	Kohle (verschiedene Richtungen)	5,233	0,084	9 600 000

Quelle: Zweiter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 11.4.1954, Seite 114. Die Frachtbeträge wurden aus bfrs. in DM zum Eisenbahnkurs des Jahres 1953 von 8,44 umgerechnet.

Was die durch die Entdiskriminierungsmaßnahmen verursachten Einnahmeverluste der Eisenbahnen betrifft, so stehen diesen -gesamtwirtschaftlich¹⁾ gesehen- entsprechende Frachtkosten-einsparungen bei den Brennstoffverbrauchern oder im Fall eines Subventionsabbaus entsprechende Entlastungen im öffentlichen Haushalt gegenüber, wie umgekehrt die von der Hohen Behörde viel gerühmten Einsparungen in Höhe von 24 Mio.bfrs. oder rund 2 Mio.DM "zugunsten des gemeinsamen Marktes"²⁾ nur den Gegenposten zu den Frachtverlusten der Eisenbahnverwaltungen darstellen. Man darf die eine Wirkung nicht ohne die andere betrachten. Dabei sei nicht übersehen, daß die Vor- und Nachteile der Maßnahmen der Hohen Behörde sich auf die einzelnen Mitgliedstaaten sehr ungleich verteilen können. So hat beispielsweise die Bundesrepublik Deutschland aus den Tarifänderungen der ersten Etappe, nationalwirtschaftlich gesehen, unmittelbar keinen Nutzen gezogen. Gegen empfindliche Störungen der einzelnen Volkswirtschaften und insbesondere der nationalen Verkehrssektoren hält der Vertrag der EGKS aber genügend Schutzbestimmungen bereit.

Entscheidend ist unter dem Blickwinkel der Montanunion allein, ob die Erlösverschiebungen in der Fernwirkung eine Verbesserung der Produktivität im gemeinsamen Markt erzeugen.³⁾ Eine Annäherung an dieses Ziel brachten sowohl die Tarifeingriffe der ersten als auch die Wandlungen der nun zu behandelnden zweiten tarifpolitischen Etappe der Hohen Behörde.

1) "Gesamtwirtschaftlich" hier vom Standpunkt des gemeinsamen Marktes aus zu verstehen im Gegensatz zu den nationalwirtschaftlichen Zielsetzungen.

2) Zweiter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 11.4.1954, S.115

3) Zu dieser Frage wird im IV. Teil der vorliegenden Untersuchung ausführlicher Stellung genommen.

III. Teil

Die direkten internationalen Montantarife
=====§ 8 Zweck der direkten internationalen Tarife der EGKSI. Das Wesen des Frachtenbruchs an der Grenze

Mit der Beseitigung der auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland des Gutes beruhenden Diskriminierungen war lediglich der erste Schritt auf dem Weg zur tarifarischen Gleichstellung des grenzüberschreitenden zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs gegenüber dem Binnenverkehr bei gleichem Transportgut und gleicher Entfernung getan. Handelte es sich im ersten Stadium um ganz besondere, in jedem Land nach Art und Bedeutung unterschiedliche Diskriminierungsfälle, so blieb nun eine allgemein praktizierte Diskriminierung im weiteren Sinn zu beseitigen, die sämtlichem zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr in gleicher Weise, wenn auch nicht in gleichem Ausmaß anhaftete, nämlich der Frachtenbruch an der Grenze.

Der Frachtenbruch findet sich -abgesehen von einigen direkten Verbandstarifen-auch heute noch im grenzüberschreitenden Transport von allen nicht unter den Vertrag der EGKS fallenden Gütern zwischen den Mitgliedstaaten und bei sämtlichen Gütern im Verkehr mit dritten, der Europäischen Gemeinschaft nicht angehörenden Ländern, ist also aufgrund der Vertragsbestimmungen bisher nur für die Brennstoff-, Eisenerz- und Stahltransporte innerhalb der Montanunion beseitigt. Seine Wurzel ist in den Grundlagen der Eisenbahngütertariftechnik und in der Tatsache zu suchen, daß an jedem grenzüberschreitendem Eisenbahntransport zwei verschiedene Unternehmungen beteiligt sind,¹⁾ von denen die eine das Gut bis zur Grenze transportiert und die andere es von der Grenze aus bis zum Bestimmungsort weiterbefördert. Dabei sieht jede Eisenbahnverwaltung den Transport auf ihrer nationalen Teilstrecke von oder nach dem Grenzübergangspunkt als einen abgeschlossenen, selbständigen Binnenverkehr an; der gesamte grenz-

1) Der Wasserstraßen- und Landtransport über die Grenze wird jeweils nur von einem Unternehmen ausgeführt, weshalb dort das Problem des Frachtenbruchs nicht besteht.

überschreitende Transport vom Versand- bis zum Bestimmungsort wird also tariftechnisch als Summe von zwei getrennten Binnentransporten mit fiktiver Entladung und Neuverladung an der Grenze gewertet und der Grenzübergangspunkt als Bestimmungs- bzw. Versandbahnhof behandelt. Dabei erfolgt ab Grenze die Neuberechnung der Fracht nach der Anfangsstaffel der Tarife, in der die Frachtsätze relativ am höchsten sind und in der auch die volle Abfertigungsgebühr eingeschlossen ist. Auf diese Weise erfährt der internationale Verkehr eine wesentliche Verteuerung gegenüber dem vergleichbaren Binnentransport, vor allem dadurch, daß er die Vorteile der Degressivität verliert. Das Wesen des Frachtenbruchs soll im folgenden unter Zugrundelegung der tariftechnischen Gegebenheiten bei den Eisenbahnen der Montanunion noch gründlicher betrachtet werden.

Die deutsche Eisenbahn baute schon von jeher ihre für ein bestimmtes Gut und eine bestimmte Entfernung geltende Gesamtfracht aus zwei Bestandteilen zusammen: a) Der Abfertigungsgebühr als einem festen Satz und b) der Streckenfracht als einem von 0 km ab mit der Entfernung steigenden Satz. Die Eisenbahnen der anderen Gemeinschaftsländer unterschieden bei ihrer Frachtsatzbildung diese beiden Elemente nicht. Insbesondere die niederländische und die italienische Eisenbahn kannten keine besondere Abfertigungsgebühr. Die die Abfertigungsgebühr begründenden "stationären Kosten"¹⁾ erscheinen beim italienischen Tarif insofern in der Entfernungsstaffel, als die Frachten in den Entfernungen bis 100 km wesentlich höher sind als die zusätzlichen Frachten in den Entfernungsstufen über 100 km.²⁾

Eine Überprüfung des Tarifaufbaus sämtlicher Eisenbahnen der Montangemeinschaft durch die Transportsachverständigen der Hohen Behörde ergab jedoch, daß sich auch die Brennstoff- und Stahl-tarife der übrigen Eisenbahnverwaltungen verhältnismäßig einfach in die von der deutschen Tariftechnik unterschiedenen Frachtsatz-elemente aufspalten ließen, wobei der für die übrigen Bahnen gewonnene Begriff der "Abfertigungsgebühr" zunächst eine rechnerische Fiktion darstellte. Der bei der französischen Eisenbahn

1) So nennt sie Spieß, W.: Die Betriebswissenschaft...., S. 1 ff.

2) Wissenschaftlicher Beirat beim BVM: Vorschläge zur...., S. 29

verwendete Begriff "taxe terminale" erwies sich als Frachtsatz bei der Entfernung 0 km, also die durch Abstraktion der Versand-entfernung gewonnene Mindestfracht, die dem Begriff der Abfertigungsgebühr ähnlich ist. In diesem so zur Übereinstimmung gebrachten Sinn diente die Erhebung der Abfertigungsgebühren bei allen Eisenbahnen zur Abdeckung der am Versand- und Empfangsort insbesondere durch Ein- und Ausladen der Güter entstehenden Kosten, deren Höhe unabhängig von der Versandentfernung ist. Durch Summierung der stationären Kosten belastet die Abfertigungsgebühr alle Transporte im wesentlichen gleichmäßig ohne Rücksicht auf die Transportweite.

Unter Zuhilfenahme der von der Hohen Behörde gebrauchten Symbole für die einzelnen Frachtsatzteile kann man den Tarifaufbau so veranschaulichen:

$$(1) \quad T = t + p$$

Es bedeuten: T = Gesamtfrachtsatz

t = Abfertigungsgebühr als "Fracht je Tonne, die sich bei Rückführung der Frachtsätze auf die Entfernung 0 ohne Rücksicht auf Mindestentfernungen oder Mindestfrachten ergibt"¹⁾

p = Streckenfracht als die um die Abfertigungsgebühr verminderte Gesamtfracht.

Die zu Beginn des zweiten Teils vorgenommene Darstellung der Eisenbahngütertarifsysteme, insbesondere der Brennstofftarife in den Montanunionsländern läßt erkennen, daß die Entfernungsstaffelung der Tarife, also der degressive Verlauf der Gesamtfracht je tkm in Abhängigkeit von der Entfernung allen Binnen-gütertarifen der Mitgliedstaaten gemeinsam ist, wenn auch in unterschiedlichem Maß. Diese Entfernungsstaffelung des tonnenkilometrischen Frachtsatzes läßt sich in betriebswirtschaftlicher Sicht auf zwei Ursachen zurückführen:

- a) Der mit der Entfernung gebildete Quotient der Abfertigungsgebühr nimmt mit wachsender Entfernung ab;

1) Abkommen betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife, veröffentlicht im Amtsblatt der EGKS, 4. Jahrg. 1955, Nr. 9, S. 701

- b) Die Kosten für die eigentliche Beförderung auf der Strecke zwischen Versand- und Bestimmungsort (Zugförderkosten) verlaufen degressiv. Diese Kostendegression im Streckenanteil der Fracht wird als gering angenommen.¹⁾

Als entscheidendes verkehrs- und wirtschaftspolitisches Mittel wird die Entfernungsstaffel der Tarife jedoch in allen Ländern mehr oder weniger nach gesamtwirtschaftlichen, vorwiegend raumpolitischen Gesichtspunkten geformt, meist über einen Kostenausgleich in der Weise, daß die Sätze der mittleren Strecken im Verhältnis zu den Selbstkosten angehoben, die der weiteren Entfernungen dagegen gesenkt werden. Daher weicht das Maß der Entfernungsstaffelung in der Regel von den tatsächlichen Kostengegebenheiten der Eisenbahn ab, die gekennzeichnet sind durch umfangreiche Aufwendungen für Transportvorbereitungen mit starker Kostendegression bei wachsender Versandweite und relativ niedrigen Transportabwicklungskosten.²⁾

Die Staffelung der einzelnen Tarifbestandteile sei am Beispiel des AT 6 B 1 dargestellt; die Abfertigungsgebühr des derzeit ab 20.10.1952 gültigen Kohlenausnahmetarifs 6 B 1 beträgt 1.86 DM/t:

Entfer- nung				tkm - S ä t z e			Staffelung		
	T	t	p	T	t	p	T	t	p
km	DM/t	DM/t	DM/t	Dpf/t	Dpf/t	Dpf/t			
10	2.70	1.86	0.84	27	18,6	8,4	100	100	100
100	10.--	1.86	8.14	10	1,86	8,14	37	10	97
500	25.90	1.86	24.04	5,18	0,37	4,81	19	2	57
1000	34.70	1.86	32.84	3,47	0,19	3,28	12,8	1	39

Aus der Gegenüberstellung der einzelnen Staffeln ist zu entnehmen, daß die Abstaffelung der Streckenfracht p sich mit der der Gesamtfracht nicht deckt.

1) Drucksache 3129/1/54 d der Hohen Behörde, Ziff.33.- Spieß dagegen gibt an, daß bei der Deutschen Reichsbahn bei 1000 km mit nur der Hälfte der Zugförderkosten pro Einheit gerechnet wurde wie bei 100 km Entfernung. Spieß, W.: Die Betriebswissensch..., S.50

2) Die Annahme der Hohen Behörde, daß die Selbstkostendegression der Eisenbahnen in der EGKS gleich sei, dürfte nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmen. Vergl. Arntzen, Rolf: Die Verkehrspolitik der Montanunion...., S.406

Was insbesondere die Streckenfracht p als zweites Frachtsatzelement betrifft, so führte deren vergleichende Betrachtung durch die Sachverständigen der Hohen Behörde zu der Erkenntnis, daß bei allen Eisenbahnen der Gemeinschaft die Streckenfracht je tkm bis zu einer bestimmten Entfernungsstufe proportional verläuft, von da an aber je tkm mit wachsender Entfernung durch Einbau einer Staffel abnimmt, wenn auch in unterschiedlichem Maß bei den einzelnen Tarifen. Für die in der Anfangsstufe bis 100 km lineare Streckenfracht je tkm wurde der Begriff "Grundstreckenfracht" (P) geprägt. Das Ausmaß der sich daran anschließenden Degression der Streckenfracht haben die Tarifsachverständigen in einem mathematischen Ausdruck dadurch erfaßt, daß sie die Streckenfracht je tkm für eine gegebene Entfernung zur Grundstreckenfracht eines Baremes ins Verhältnis setzten. Der so entstehende Quotient, der sogenannte Degressionskoeffizient $f(d)$ ist eine von der Entfernung abhängige, d.h. mit ihr fallende Größe, also eine Funktion der Entfernung und hat stets einen Wert zwischen 0 und 1. Solange keine Staffelung besteht, hat der Koeffizient den Wert 1.

Die Streckenfracht selbst kann dann als ein Produkt aufgefaßt werden, bestehend aus drei Faktoren: Der Grundstreckenfracht P, der gegebenen Transportentfernung d und dem Degressionskoeffizienten $f(d)$, durch dessen Anwendung die Streckenfracht je tkm einen mit der Entfernung sinkenden Wert erfährt. Symbolisch stellt sich dann die Streckenfracht so dar:

$$(2) \quad p = P \times d \times f(d)$$

Es bedeutet: p = Streckenfracht

P = Grundstreckenfracht als die Streckenfracht je tkm bis zu der Entfernung, bei der die Degression beginnt.

$f(d)$ = Degressionskoeffizient, das ist der Quotient der Streckenfracht je tkm für eine gegebene Entfernung und der Grundstreckenfracht.

Aus dieser Gleichung kann ein Ausdruck für den Degressionskoeffizienten abgeleitet werden; der Endwert lautet:

$$(3) \quad f(d) = \frac{p/d}{P} = \frac{p}{P \times d} = \frac{T - t}{P \times d}$$

Für den deutschen AT 6 B 1, dessen Grundstreckenfracht 8,14 Dpf/t beträgt, ergibt sich daraus beispielsweise für die Entfernung 500 km ($p = 24,04 \text{ DM/t}$) der Degressionskoeffizient $f(d) = 0,5907$.

Für die vollständige Frachtsatzbildung findet sich durch Einsetzung der aufgespalteten Streckenfracht folgende Formel:

$$(4) \quad \begin{aligned} T &= t + p \\ &= t + P \times d \times f(d) \end{aligned}$$

Mit Hilfe des so entwickelten Degressionskoeffizienten kann man den bisher nur sehr schwer anzustellenden Vergleich der Entfernungsstaffelung der Tarife zweier oder mehrerer Eisenbahnverwaltungen verhältnismäßig einfach durchführen.¹⁾ Er ermöglicht es, "jeden Tarif mit einem beliebigen anderen Tarif gleichen oder von ihm verschiedenen Niveaus in Bezug auf seine stärkere oder schwächere Abstaffelung bei einer bestimmten Tarifentfernung eindeutig zu vergleichen. Gleichzeitig gibt der Degressionskoeffizient Aufschluß über die Höhe der Ermässigung aus der Staffel.²⁾

Die Gütertarife der Eisenbahnen in der Europäischen Gemeinschaft ließen sich im Prinzip auf die oben entwickelte Tarifformel zurückführen. Indem nun vor Erstellung direkter internationaler Tarife jede Eisenbahn einen Kohlen- oder Stahltransport von oder nach einem Grenzübergangspunkt auf ihrem Netz als einen selbständigen Binnentransport ansah und der grenzüberschreitende Transport die Netze von mindestens zwei Bahnunternehmungen berührt, bedeutet dies, daß die Tarifbildungsformel für die Frachtberechnung des grenzüberschreitenden Transports ebenfalls mindestens

1) Es ist aber zu beachten, daß -wie auch aus der Formel (4) ersichtlich ist- der Degressionskoeffizient nur die Degression der Streckenfracht als dem einen der beiden Frachtsatzteile zum Ausdruck bringt, sich hingegen nicht auf die Abfertigungsgebühr bezieht. Deshalb sagt die durch den Degressionskoeffizienten angezeigte Staffel noch nichts über die Entfernungsstaffelung der Gesamtfrachtsätze T , also des Tarifs (Bareme) aus. Das für den AT 6 B 1 gerechnete Beispiel zeigt, daß die Staffel des Streckenfrachtsatzes mit der des Gesamtfrachtsatzes nicht identisch ist.

2) Klaer, W.: Zur Technik der Tarifbildung im internationalen Montanverkehr, in: Deutsche Verkehrszeitung, 9.Jg./1955, Nr.29, Seite 8.- Ist der Degressionskoeffizient bei 200 km gleich 0,900, so bedeutet dies, daß die Ermässigung gegenüber einem linear fortgesetzten Tarif 10% ($1,000 - 0,9000$) beträgt.

zweimal angewandt wurde. Die Gesamtfracht des zwischenstaatlichen Transports ergab sich damit als Summe zweier nationaler Binnenfrachten, die jeweils der nationalen Teilstrecke entsprachen. Für den Verkehr zwischen zwei Ländern 1 und 2 galt also, wenn $d_1 + d_2$ die Gesamtentfernung und $T_{1.2}(d_1, d_2)$ die Gesamtfracht des zwischenstaatlichen Transports ist:

$$\begin{aligned} (5) \quad T_{1.2}(d_1, d_2) &= T_1(d_1) + T_2(d_2) \\ &= t_1 + P_1 \times d_1 \times f_1(d_1) + t_2 + P_2 \times d_2 \times f_2(d_2) \end{aligned}$$

Auf diese Art unterscheidet sich der Tarifaufbau des grenzüberschreitenden Transports von dem des Binnenverkehrs durch folgende Merkmale:

Im zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr werden zwei volle Abfertigungsgebühren erhoben, nämlich t_1 im Versandland und t_2 im Bestimmungsland, deren Niveau in der Regel unterschiedlich ist, während bei einem vergleichbaren reinen Binnentransport nur eine Abfertigungsgebühr zu zahlen ist. Das Produkt aus Grundstreckenfracht und Entfernung erfährt, abgesehen von dem ebenfalls verschiedenen Niveau der Grundstreckenfracht P beider Eisenbahnen, keine abweichende Anwendung auf beide Transporte, wohl aber der Degressionskoeffizient $f(d)$. Denn während im Binnentransport die Entfernungsstaffelung der Streckenfracht sich auf die Gesamtentfernung bezieht, wird sie beim grenzüberschreitenden Verkehr nur nach Maßgabe der jeweiligen nationalen Teilstrecke wirksam und erfährt so einen Bruch beim Grenzübertritt. Von der Grenzstation an beginnt die hohe Anfangsstaffel der nationalen Eisenbahngütertarife des Bestimmungslandes, was eine erhebliche Verteuerung des grenzüberschreitenden Verkehrs gegenüber dem vergleichbaren Binnentransport verursacht.

Der Neubeginn der Entfernungsstaffel ab Grenzstation und die zweimalige Erhebung einer Abfertigungsgebühr beim Wechselverkehr werden mit dem Begriff des "Frachtenbruchs an der Grenze" erfaßt, jedoch nicht die beim Übergang von einer Bahnverwaltung zur anderen auftretenden Frachtniveauunterschiede, die gleichfalls Frachtabweichungen des zwischenstaatlichen Transports gegenüber dem vergleichbaren nationalen Transport zur Folge haben. Die auf Niveauunterschieden beruhenden Frachtdifferenzen

können nicht als Diskriminierung angesehen werden, solange die einzelnen Eisenbahnunternehmen verschiedenen strukturierten nationalen Wirtschaftskörpern mit abweichenden allgemeinen Preis- und Kostenniveaus zugehören.

Das Phänomen des Frachtenbruchs an der Grenze ist somit durch zwei Merkmale gekennzeichnet:

- a) Erhebung von zwei Abfertigungsgebühren für den grenzüberschreitenden Transport;
- b) Beschränkung der Entfernungsdegression der Streckenfracht jeweils auf die nationale Teilentfernung im Versand- und Bestimmungsland

Die dadurch hervorgerufene frachtmäßige Schlechterstellung des Wechselverkehrs gegenüber dem Binnenverkehr sei an einem Beispiel ermittelt (Frachtberechnung nach dem Tarifstand vom 30.4.1955) :

- 1) Fracht für einen innerdeutschen Kohlentransport auf eine Entfernung von 300 km nach AT 6 B 1 20.20 DM/t
- 2) Fracht für den gleichen 300 km langen Kohlentransport auf einer französischen Strecke nach dem Tarif No.7 Kap.1 1838 ffrs./t = 22.06 DM/t ¹⁾
- 3) Fracht für einen grenzüberschreitenden Kohlentransport auf eine Gesamtentfernung von 300 km, davon 150 km deutsche und 150 km französische Strecke
 - a) deutsche Teilfracht nach AT 6 B 1 13.20 DM/t
 - b) französische Teilfracht nach Tarif No.7 Kap.1 1217 ffrs./t = 14.60 DM/t27.80 DM/t

Mehrbelastung gegenüber dem innerdeutschen Transport 7.60 DM/t = 37,6%

Mehrbelastung gegenüber dem innerfranzösischen Transport 5.74 DM/t = 26%

II. Wirkungen des Frachtenbruchs

Auf die grenzüberschreitenden Verkehre in den Montangütern zwischen den Mitgliedstaaten der EGKS bezogen, stellte sich als Folge des Frachtenbruchs die Fracht je Tonne beim Grenzübergang

- 1) Umrechnung zum Eisenbahnkurs von 100 ffrs. = 1.20 DM

um durchschnittlich 20 - 25% höher als im vergleichbaren Binnenverkehr. Im Dreiländerverkehr, bei dem hauptsächlich Belgien und Luxemburg im Transit berührt wurden, war diese Verteuerung wegen der zweimaligen Einwirkung des Frachtenbruchs besonders groß. Hierin lag eine erhebliche Benachteiligung des zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehrs, die in Bezug auf die Vertragsgüter Kohle und Stahl eine Diskriminierung darstellte und im Widerspruch zu Art.70 Abs.1 des Vertrags stand. Dem Sachverständigenausschuß wurde deshalb in § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen ausdrücklich die Aufgabe zugewiesen, für die zwischenstaatlichen Transporte innerhalb der Gemeinschaft direkte internationale Tarife aufzustellen, "die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen". Diese direkten internationalen Montanttarife hatten den Frachtenbruch an der Grenze zu beseitigen. Die Bedeutung dieser Aufgabe ergibt sich beispielsweise aus der Tatsache, daß von den gesamten Brennstofflieferungen aller Kohlenreviere innerhalb des gemeinsamen Marktes durchschnittlich 15 - 17% auf den grenzüberschreitenden Verkehr entfallen.¹⁾

Die Beseitigung dieser Frachtbrechung erwies sich nicht nur als ein tariftechnisches Problem, sondern hatte auch eine im weitesten Sinne wirtschaftspolitische Bedeutung, vor allem in standortpolitischer Hinsicht.²⁾ Die Entfernungsstaffel des Eisenbahngütertarifs ist ein Instrument der Standortpolitik, in der Regel mit dem Ziel, die Dezentralisierung der Industrie im Raum zu fördern. Dadurch, daß die Entfernungsdegression beim zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr nicht für die Gesamtentfernung zur Anwendung kommt, sich vielmehr hier in Verbindung mit der zweimaligen Erhebung einer Abfertigungsgebühr in eine Progression der Frachtsätze verwandelt, wird der Zugang der "ausländischen" Produzenten zum Inlandsmarkt erschwert. Der Frachtenbruch wirkt damit genau wie der Zoll als wirtschaftlicher Schutz gegen den Wettbewerb der jenseits der Staatsgrenzen gelegenen Produzenten.

1) Ermittelt aus Tabelle 3 der vorliegenden Untersuchung.

2) Aus diesem Grund setzten die durch den Frachtenbruch geschützten Industrien seiner Beseitigung auch erheblichen Widerstand entgegen.

Er isoliert die Volkswirtschaften, stört die räumliche Geschlossenheit und verursacht innerhalb des Wirtschaftsraumes, in dem er vorherrscht, eine Verzerrung der ökonomisch gebotenen Raumordnung.

Für die Montangemeinschaft erwuchs deshalb nicht nur aus dem juristischen Gebot der Gleichbehandlung der Verkehrsnutzer, sondern auch im Hinblick auf die allgemeine wirtschaftliche Zielsetzung die Aufgabe, die mit den Staatsgrenzen zusammenfallenden Tarifgrenzen innerhalb des gemeinsamen Kohle- und Stahlmarktes zu beseitigen, die Preisbedingungen der grenzüberschreitenden Verkehre in den dem Vertrag unterstellten Gütern denen der Binnenverkehre anzugleichen, um im Sinne des Art.70 Abs.1 gleiche Tarifbedingungen bei sonst gleichen Umständen zu schaffen. Diese Funktion war den direkten internationalen Montan-tarifen zugewiesen.

Jedoch gibt weder der Vertrag selbst noch das Übergangsabkommen der EGKS einen näheren Hinweis, wie diese direkten Tarife formell und materiell zu gestalten sind; es ist lediglich festgelegt, daß sie die Gesamtentfernung zu berücksichtigen haben. Bei der praktischen Durchführung dieser durch den EGKS-Vertrag gestellten Aufgabe trafen die Sachverständigen auf erhebliche Schwierigkeiten, die im wesentlichen darin bestanden, daß das Niveau und die Strukturelemente der Binnentarife für Montangüter wie auch die gesamte Tariftechnik bei den einzelnen Eisenbahnen stark voneinander abwichen, so daß vor allem zunächst gemeinsame Begriffe für die einzelnen Tarifelemente gefunden werden mußten.

§ 9 Die Vorschläge für die Erstellung der direkten internationalen Tarife der Montanunion

I. Das einheitliche Barème

Für die Herstellung der Frachtvergleichbarkeit im gemeinsamen Markt und im besonderen für die Beseitigung des Frachtenbruchs hätte die Ideallösung darin bestanden, für alle Transporte des gleichen Gutes innerhalb der Gemeinschaft auf die gleiche Versandentfernung einen einheitlichen Frachtsatz anzuwenden, ausgerechnet in einer gemeinsamen Währung. Vor Bildung solcher einheitlichen Gütertarife wäre die sehr bedeutsame Frage zu klären, ob und mit welcher gesamtwirtschaftlichen Funktion die einzelnen Tarifelemente (Wert-, Entfernungs- und Mengenstaffel) ausgestalten sind, vor allem ob die Tarife eine mehr dezentralisierende oder zentralisierende Standortstruktur im gemeinsamen Markt zu fördern haben. Wie aus den Transportbestimmungen des § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen zu entnehmen ist, müßten nach der Vorstellung der Schöpfer des EGKS-Vertrags die für gleiche Güter einheitlichen Tarife sich nach den Selbstkosten des einzelnen Transportfalles orientieren, wobei der Entfernungsstaffelung im wesentlichen die tatsächliche Kostendegression zugrunde zu liegen hätte. Die Problematik der Selbstkostentarife wurde bereits aufgezeigt. An dieser Stelle sei ergänzend vermerkt, daß auch die einheitliche Wirtschafts- und Verkehrspolitik innerhalb eines vollintegrierten europäischen Marktes gerade zum Zweck der größtmöglichen Versorgung nicht auf Tarifiedifferenzierungen nach Maßgabe von Nachfragegegebenheiten verzichten können, etwa auch aus Rücksichtnahme auf regionale Besonderheiten.

Indessen erforderten derartige Überlegungen bisher noch keine praktischen Konsequenzen. Es wurde schon darauf hingewiesen, daß bei Vermeidung schwerer wirtschaftlicher Störungen in den Gemeinschaftsländern die radikale Vereinheitlichung der Brennstoff-, Eisenerz- und Stahltarife der einzelnen Eisenbahnen der EGKS vorerst nicht infrage kommen kann, weil hierzu sowohl die ökonomischen als auch rechtlichen Voraussetzungen fehlen.

Die Bildung eines einheitlichen Barèmes für jedes Montantransportgut hätte zunächst eine Vereinheitlichung des Niveaus der einzelnen

zu verschmelzenden nationalen Gütertarife erfordert, zweckmäßigerweise auf einem mittleren Niveau. Der Niveauunterschied der Kohlenregeltarife der einzelnen Eisenbahnen wechselt zwar mit der Entfernungsstufe, entsprach aber zur Zeit der Eröffnung des gemeinsamen Marktes durchschnittlich einem Verhältnis von 1 : 3, wobei Luxemburg das höchste, die Niederlande das niederste Tarifniveau beim Vergleich der Regeltarife besaßen. Die Niveauabweichungen in den Kohlenregeltarifen der anderen Eisenbahnen der EGKS bei 100 km Entfernung nach dem Tarifstand vom 30.4.1955 geht aus folgender Übersicht hervor (Frachten für Einzelsendungen mit 20 t):

Land:	Luxemburg	Frankreich	Belgien	Deutschland	Italien	Niederlande
Kohlen-Regeltarif:	Kl.4	7 / 1	Kl.9	6 B 1	Kl.80	Kl.D
Fracht in DM/t ¹⁾						
bei 100 km	15.63	11.60	10.05	10.00	5.40	5.32
Relation	100	74	64,3	63,9	34,5	34

Diese Niveauunterschiede der Brennstoff- wie auch der anderen Gütertarife zwischen den einzelnen Eisenbahnen der Gemeinschaft sind, abgesehen von abweichenden gesamtwirtschaftlichen und wettbewerbspolitischen Tarifbestimmungsgründen, Ausdruck verschieden hoher Selbstkosten. Diese Kostenunterschiede der Eisenbahnen sind größer, als gemeinhin angenommen wird. Sie lassen sich zurückführen:²⁾

- a) auf die von den geographischen Verhältnissen und angewandten Betriebsmethoden abhängigen Strukturunterschiede der einzelnen Eisenbahnen, unter anderem auch von der technischen Ausrüstung und dem Rationalisierungsgrad;
- b) auf die unterschiedliche Höhe der Preise für die Produktionsfaktoren, vor allem der Arbeitslöhne, die etwa 40 - 70% der Selbstkosten ausmachen und zwischen den einzelnen Volkswirtschaften der EGKS ebenfalls im Verhältnis 1 : 3 differieren.

Eine Vereinheitlichung der Tarifniveaus auf einem mittleren Stand ohne gleichzeitige Angleichung der allgemeinen Kostenniveaus hätte untragbare ökonomische Auswirkungen nicht nur für die

1) Die Währungsumrechnung erfolgte zu den im Anhang genannten Bahn-Wechselkursen.

2) Vergl. Dokument 3129/1/54 d der Hohen Behörde, Ziff.4

Eisenbahnen, sondern für die Gesamtbereiche der Nationalwirtschaften und damit für den gemeinsamen Markt zur Folge. Die Eisenbahnunternehmen mit dem ursprünglich höheren Niveau würden erhebliche Frachtausfälle erleiden, während die Bahnen mit dem früher niederen Niveau durch die Tarifierhöhung mit Verkehrsverlagerungen auf konkurrierende Transportmittel zu rechnen hätten. Gesamtwirtschaftlich wäre eine Verzerrung zwischen dem veränderten Tarifniveau und dem allgemeinen Lohn- und Preisniveau unvermeidbar.

Diese Störungen könnten weitgehend verhindert werden durch eine Annäherung der allgemeinen Preisniveaus in den Gemeinschaftsländern, zwar nicht durch eine absolute Nivellierung, sondern zwecks Erhaltung eines Austauschgefälles nur relativ unter Hervortretenlassen der spezifisch regionalen Kostenvorteile. Denn es kann nur ein sinnvolles Ziel der Integration sein, auf einem "marché commun" die Standortvorteile voll zur Auswirkung kommen zu lassen, nicht jedoch einen "marché unique" mit einheitlichen Endproduktpreisen zu schaffen. Notwendig wäre dann auch eine Übereinstimmung in den übrigen Bestimmungsgründen für die Tarifbildung, vor allem hinsichtlich der Koordinierung der konkurrierenden Verkehrsträger und der Frage der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung.

Daß in dem engen Funktionsbereich einer Teilintegration, wie sie die EGKS darstellt, eine Angleichung der nationalen Kosten- und Preisgefüge nicht möglich ist, bedarf keiner näheren Erläuterung. Eine solche Entwicklung kann sich nur in einem totalintegrierten Wirtschaftsraum auf der Grundlage einer einheitlichen Wirtschaftsordnungspolitik vollziehen. Im Rahmen der Montanunion würde eine von der Hohen Behörde geforderte Tarifvereinheitlichung überdies die Regierungen der Mitgliedstaaten ihrer im Art. 70 Abs. 5 garantierten Freiheit berauben, zur Abwendung jeglicher Schädigungen das Frachtniveau der Gütertarife nach eigenem Ermessen zu verändern.

Aufgrund dieser ökonomischen und rechtlichen Überlegungen ist die Erstellung einheitlicher Eisenbahntarife für die Beförderung der dem EGKS-Vertrag unterstellten Güter in der derzeitigen Phase der westeuropäischen Integration ausgeschlossen, wenn schwere wirtschaftliche Störungen vermieden werden sollen.

Zu diesem Ergebnis gelangte auch der Besondere Ministerrat der EGKS in seiner Sitzung vom 9. April 1954.

II. Leitsätze für die Bildung direkter Montantarife

Der Verzicht auf eine Niveauvereinheitlichung ließ nur den einzigen Weg offen, die geforderten direkten Tarife vorläufig auf der Grundlage der in den einzelnen Mitgliedstaaten bestehenden Binnentarife für die Beförderung der Vertragsgüter zu erstellen. Das bedeutete aber, daß die direkten Tarife, in welcher Form sie sich auch verwirklichten, auf jeden Fall keinem der einzelnen Binnentarife gleich sein konnten. Die so bedingte Abweichung der Binnenfrachten gegenüber den internationalen Frachten durfte aber keine neuen Diskriminierungen zwischen Binnenverkehr und grenzüberschreitenden Verkehr verursachen, und die Vergleichbarkeit zwischen den direkten internationalen Tarifen und den nationalen Binnentarifen mußte gewährleistet sein. Auf diese vertraglich fixierten Erfordernisse mußten die direkten Montantarife Rücksicht nehmen. Um den Vertragsvorschriften gerecht zu werden, hat der Sachverständigenausschuß eigens für die Erstellung direkter nationaler Tarife den Begriff der Vergleichbarkeit durch die Festlegung von fünf Kriterien erhärtet, die die direkten Tarife erfüllen müssen.

Die durch die direkten internationalen Tarife möglichen Verfälschungen können in dreifacher Richtung ermittelt werden:

- a) Einmal durch Vergleich der internationalen Fracht mit den entsprechenden Binnenfrachten bei gleicher Entfernung;
- b) Vergleich zweier internationaler Strecken und ihrer Tarife;
- c) Gegenüberstellung der internationalen Gesamtstreckenfracht mit den auf den nationalen Binnentarifen aufgebauten Teilfrachten, aus denen die internationale Gesamtfracht sich zusammensetzt.

Als Richtlinien für die vergleichende Untersuchung dienen die genannten, vom Sachverständigenausschuß entwickelten fünf Kriterien:¹⁾

1. Die Binnen- und die internationalen Tarife müssen eine gleiche Funktion der verschiedenen Merkmale ihrer Beförderung darstellen.

1) Dokument 3129/1/54 der Hohen Behörde, Ziff. 9 - 13

Folglich muß die Anwendung der direkten Tarife auf einen vergleichbaren Binnenverkehr¹⁾ innerhalb eines Gemeinschaftslandes den Binnentarif dieses Landes wiedergeben.

2. Sind zwei Binnentarife einander gleich, so muß der direkte internationale Tarif ihnen gleich sein.²⁾

3. Einer längeren Teilstrecke muß ein höherer Frachtsatz entsprechen "unter der Bedingung, daß eine Strecke dann als länger angesehen wird als eine andere, wenn diese letztere ganz in der ersteren mit eingeschlossen ist".³⁾

4. Wie im Binnenverkehr muß auch im grenzüberschreitenden Verkehr für den Transport von A nach B die gleiche Fracht gelten wie in der umgekehrten Richtung von B nach A.

5. Die Frachten der direkten internationalen Tarife, angewandt zwischen bestimmten Ländern, müssen kontinuierlich variieren.

Das dritte Kriterium bedarf einer Erläuterung: Bei unterschiedlicher Struktur der Binnentarife zweier Länder kann der internationale direkte Frachtsatz keinem der beiden Binnenfrachten bei derselben Entfernung gleich sein; das ergibt sich aus der Umkehrung des zweiten Kriteriums. Dann ist es in Bezug auf das dritte Kriterium möglich, daß eine auf den nationalen Binnentarifen aufbauende internationale Fracht niedriger ist als die Binnenfracht für die gleiche Gesamtstrecke in einem Land.

1) Unter "vergleichbarem Binnenverkehr" versteht der Sachverständigenausschuß im Zusammenhang mit der Aufstellung der direkten Tarife: "Die Beförderung a) der gleichen Ware b) auf der gleichen Gesamtentfernung und c) unter vergleichbaren Bedingungen hinsichtlich der übrigen Verhältnisse (Volumen, Regelmässigkeit, usw.), soweit sie einen Einfluß auf die Beförderungsselbstkosten haben und im Tarif berücksichtigt werden." -Dokument 3129/1/54, Ziff.2.-Vergl. auch die Ausführungen unter § 6 der vorliegenden Untersuchung.

2) Sind die Binnenfrachten der Mitgliedländer einander gleich, so ist dies die Bedingung für das System einheitlicher Tarife.-Sind umgekehrt die Binnentarife einander nicht gleich, so kann der direkte Tarif nicht auch jedem der beiden nationalen Tarife gleich sein.

3) Diese Bedingung leitet sich unmittelbar aus der "Fourth Section Clause" der amerikanischen Gesetzgebung ab, die bestimmt, daß die Fracht für einen Zwischenbahnhof einer Strecke nicht höher sein darf als die Fracht für die Endstation.-Diese Forderung darf nicht ausschließen, daß weiter entfernt liegenden Bahnhöfen des gemeinsamen Marktes durch einen Ausnahmetarif mit begrenztem Geltungsbereich ein gegenüber dem Normaltarif ermäßigter Frachtsatz im zwischenstaatlichen Verkehr gewährt wird.

Abweichungen dieser Art, die gegen das dritte Kriterium verstoßen, sind nicht nur auf das unterschiedliche Niveau der Binnentarife zurückzuführen, sondern hauptsächlich auf Unterschiede in der Ausgestaltung der Degression. Sie stellen zweifellos Diskriminierungen dar, indem die in Art. 70 Abs. 1 geforderte Vergleichbarkeit der Preisbedingungen nicht gewährleistet ist. Ihre restlose Beseitigung wäre nur durch ein einheitliches Bareme mit gleichem Niveau und gleicher Entfernungsstaffel möglich. Da diese Lösung, wie bereits begründet, im Hinblick auf die Gleichheit der Tarife ausschließt, ist es angebracht, auch im Zusammenhang mit den direkten Tarifen wohl oder übel Verzerrungen hinzunehmen und zu unterscheiden. Solange die Tarifniveaus in den einzelnen Gemeinschaftsländern nicht vereinheitlicht werden können, muß man im Prinzip Abweichungen der direkten internationalen Tarife von den vergleichbaren Binnenfrachten in Kauf nehmen, und es bleibt nur die Möglichkeit, die durch die direkten Tarife entstehenden stärkeren Diskriminierungen durch eine Einflußnahme auf die Entfernungsstaffelung in den einzelnen Mitgliedsländern im Sinne einer weitgehenden Anpassung derselben zu vermeiden. Als Richtlinie konnte nur gelten, daß der direkte Tarif in seiner Höhe sich zwischen den beiden zu koppelnden Binnentarifen bewegen mußte, um stärkere Diskriminierungen von vornherein auszuschließen.

Das Erfordernis der Übereinstimmung mit den Vertragsbestimmungen, zu deren Prüfung die genannten fünf Kriterien der Vergleichbarkeit entwickelt wurden, konnte indessen nicht der einzige Maßstab für die Wertung der zu bildenden direkten Tarife bleiben. Hinzukommen mußte die Beachtung des Gesichtspunktes, ob die ausgearbeiteten Tarife nicht der später vorzunehmenden Harmonisierung im Wege stehen, ferner, ob die theoretisch gefundene Lösung auch eine relativ einfache Handhabung in der praktischen Frachtberechnung gestattet. —

Da die direkten Tarife wegen der vorläufig notwendigen Beibehaltung der Niveauunterschiede auf einer Koppelung der nationalen Binnentarife für Kohle, Eisenerz und Stahl der Eisenbahnen in den Gemeinschaftsländern aufbauen mußten, schied von vornherein

die theoretisch denkbare Lösung aus, den Frachtenbruch mittels der Durchrechnung des Binnentarifs des jeweiligen Versandlandes auf die Strecke des Empfangslandes zu beseitigen. Mathematisch entspräche dieser Lösung folgender Ausdruck:

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = t_1 + P_1 \times (d_1 + d_2) \times f_1(d_1 + d_2)$$

Diese Ausdehnung des Binnentarifs auf das Bestimmungsland hätte zwar den Frachtenbruch beseitigt und die Kontinuität in der Veränderung der Frachtsätze gewährt; jedoch wäre eine Vergleichbarkeit mit dem Binnentarif des Empfangslandes ausgeschlossen gewesen, abgesehen von dem Verstoß gegen das erste und vierte Kriterium. Die einfache Durchrechnung des Versandtarifs stellt also bei abweichenden Binnentariifen eine Diskriminierung dar. Auch unter raumpolitischen Gesichtspunkten wäre diese Lösung außerordentlich problematisch gewesen, denn sie würde die auf die Wirtschaftsstruktur des Versandlandes zugeschnittene Entfernungsstaffel auf den Verkehr im Bestimmungsland übertragen.

Aus denselben Gründen entfiel umgekehrt die Möglichkeit, die grenzüberschreitenden Transporte nach den Tarifen des Empfangslandes auch im Versandland durchzuführen. Damit würden den Verbrauchern ein und desselben Landes gleichartige Preisbedingungen für jeden beliebigen Bezug im Binnen- und Wechselverkehr geboten werden, innerhalb des gemeinsamen Marktes, d.h. im Vergleich der Gemeinschaftsländer untereinander würde sich aber eine sehr unterschiedliche Behandlung der Verbraucher ergeben.

Die möglichen anderen, von der Hohen Behörde unter Zugrundelegung der nationalen Binnentariife aller von einem grenzüberschreitenden Transport berührten Eisenbahnen entwickelten Lösungen lassen sich in drei Gruppen einteilen: a) Anwendung eines Reduktionskoeffizienten auf die Binnentariife; b) Anstoß der Endstaffel des Tarifs im Bestimmungsland; c) Gewogener Durchschnitt der nationalen Bareme.¹⁾

1) Die im folgenden genannten Formeln sind nach einigen Umstellungen und Änderungen den Dokumenten 1239/54 F, 448/54 d und 3129/1/54 d der Hohen Behörde entnommen.

III. Ermäßigung der Binnentarife durch einen Reduktionskoeffizienten

Eine einfache, wenn auch keineswegs vollkommene und nur als Übergangslösung denkbare Möglichkeit hätte darin bestanden, den Frachtenbruch im grenzüberschreitenden Verkehr durch eine bestimmte Ermäßigung der beiden zu verbindenden Binnenfrachten zu beseitigen, also die Anpassung an die vergleichbaren Binnenfrachten durch Anwendung eines Reduktionskoeffizienten auf die Teilfrachten der internationalen Gesamtfracht herzustellen. Dabei hätte ein für beide nationalen Teilfrachten einheitlicher oder unterschiedlicher Reduktionskoeffizient angewendet werden können. Die entsprechenden, von den Sachverständigen vorgeschlagenen Formeln lauten:

1) Einheitliche Reduktion der gekoppelten Binnentarife:

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = [T_1(d_1) + T_2(d_2)] \times (1 - r)$$

wobei r = Einheitskoeffizient.

2) Unterschiedliche Reduktion der Binnentarife:

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = T_1(d_1) \times [1 - a_1(d_1 + d_2)] + T_2(d_2) \times [1 - a_2(d_1 + d_2)]$$

wobei a_1 und a_2 die voneinander verschiedenen Reduktionskoeffizienten sind, die in jedem Land nach der Gesamtentfernung variieren.

Beide Lösungen hätten provisorischen Charakter gehabt und nur vorübergehend bis zur Bildung wirklicher direkter Tarife bestehen können. So einfach sie hinsichtlich der praktischen Anwendung zunächst aussahen, lag doch die große Schwierigkeit in der Festsetzung der Reduktionskoeffizienten, die ausschließlich das Wesen dieser Formeln ausmachen. Außerdem hätten sie in starkem Maß neue Diskriminierungen erzeugt, aber vor allem in der Erwägung, daß beide Formeln noch keine direkten Tarife schaffen, sah man von ihrer Verwirklichung ab.

IV. Anstoß der Endstaffel des Tarifs im Empfangsland

Einfach erschien auch der Vorschlag, bis zur Grenzstation weiterhin die dem Binnenverkehr entsprechende Anfangsstaffel des Versandlandes anzuwenden, vom Grenzübergang an aber nicht wie bisher ebenfalls die Anfangsstaffel des Binnentarifs des Bestimmungslandes, sondern den Teil des Baremes der empfangenden Eisenbahn

aufzusetzen, der sich nach Abzug der Fracht für die bereits im Versandland durchlaufene Entfernung ergibt.

Diese als Formel I vorgeschlagene Lösung hat folgendes Aussehen:

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = T_1(d_1) + [T_2(d_1 + d_2) - T_2(d_1)]$$

Diese Formel beseitigt zweifellos den Frachtenbruch an der Grenze und gewährt eine Kontinuität der Frachten. Ihre Realsierung hätte Frachten ergeben, die unter den früheren und unter den heute nach Formel C geltenden liegen, wie folgendes Frachtberechnungsbeispiel beweist:

Kohlenfrachten von Reden-Grube (Saarland) nach München über Grenzübergang Bruchmühlbach für eine Einzelsendung von 20 t:

Teilstrecke	Ent- fer- nung	Frachten in DM/t			
		Klasse Fk (1.1.53)	AT 6 B1 (10.2.53)	Formel I (Endstaf- fel 6 B1)	Formel C Tarif 102 (1.5.56)
	km				
a) Bruchmühlbach- München	455	31.70	25.60	21.80	24.70
		T a r i f No.7 / Kap.1			Formel C Tarif 302
b) Reden-Grube- Bruchmühlbach	27	5.95	5.95	5.95	3.36
Reden-München	482	37.65	31.55	27.75	28.06

Obwohl die praktische Handhabung dieser Formel verhältnismäßig einfach erschien, konnte sie vor allem deshalb nicht verwirklicht werden, weil sie gegen das vierte Kriterium verstößt, das die Symmetrie der Frachtsätze im zwischenstaatlichen Verkehr fordert. Außerdem ist die Vergleichbarkeit zu den Binnenfrachten bei gleicher Entfernung sehr infrage gestellt, und es ist besonders auf längeren Strecken möglich, daß die internationale Fracht niedriger ist als die vergleichbare Binnenfracht.

V. Gewogener Durchschnitt der nationalen Baremes

a) Die hier in der dritten Gruppe zusammengefaßten Lösungen, die schließlich zu einem annehmbaren Vorschlag führten, nehmen ihren Ausgang von einem gewogenen Mittel der Frachtsummen, um auf diese Weise im direkten internationalen Frachtsatz einen

Ausgleich zwischen den so sehr voneinander abweichenden nationalen Tarifniveaus zu schaffen. Als Formel II stellt diese Lösung sich wie folgt dar:

$$(1) \quad T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{d_1 \times T_1(d_1+d_2) + d_2 \times T_2(d_1+d_2)}{d_1 + d_2}$$

Diese Lösung besteht in der Anwendung des gewogenen Mittels der nationalen Frachtsätze der beiden am Transport beteiligten Eisenbahnen, bezogen auf die internationale Gesamtentfernung, wobei die Gewichtung im Verhältnis der durchfahrenen Teilentfernungen im Versand- und Bestimmungsland vorgenommen wird. Diese einfache Form erlaubt die Aufstellung nichtdiskriminierender direkter Tarife, ohne die Harmonisierung der Tarifbildungselemente vorauszusetzen.

Die weitere Entwicklung dieser Formel zerlegt die jeweilige nationale Teilstreckenfracht T in ihre beiden Bestandteile, nämlich in die Abfertigungsgebühr t und die Streckenfracht p . Es ist dann:

$$\begin{aligned} T_1(d_1+d_2) &= t_1 + p_1(d_1+d_2) \\ \text{und} \quad T_2(d_1+d_2) &= t_2 + p_2(d_1+d_2) \end{aligned}$$

Obenstehende Formel (1) kann dann in folgender Fassung geschrieben werden:

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{d_1 \times [t_1 + p_1(d_1+d_2)] + d_2 \times [t_2 + p_2(d_1+d_2)]}{d_1 + d_2}$$

b) Der Sachverständigenausschuß ging nun von dem Gedanken aus, daß der auf die zweimalige Erhebung der vollen Abfertigungsgebühren zurückzuführende Teil des Frachtenbruchs sich am zweckmäßigsten dadurch beseitigen läßt, daß als erste Abfertigungsgebühr des direkten Tarifs die halbe Gebühr des Versandlandes und als zweite Abfertigungsgebühr die halbe Gebühr des Bestimmungslandes gewählt wird, so daß sich die gesamte Abfertigungsgebühr des direkten internationalen Frachtsatzes als arithmetisches Mittel der Abfertigungsgebühren im Versand- und Bestimmungsland darstellt.

Die genannte Formel erhält auf diese Weise folgendes Aussehen:¹⁾

1) Im französischen Sachverständigenbericht, Dokument 1239/54 F der Hohen Behörde als "Formel IIbis" bezeichnet (hier unter Verwendung anderer Symbole dargestellt).

$$(2) \quad T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{t_1}{2} + \frac{d_1 \times p_1(d_1+d_2) + d_2 \times p_2(d_1+d_2)}{d_1 + d_2} + \frac{t_2}{2}$$

Der internationale Frachtsatz zerfällt so ebenfalls in die zwei Bestandteile Abfertigungsgebühr $t_{1.2}$ und Streckenfracht $p_{1.2}(d_1, d_2)$, wobei

$$t_{1.2} = \frac{t_1 + t_2}{2}$$

und
$$p_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{d_1 \times p_1(d_1+d_2) + d_2 \times p_2(d_1+d_2)}{d_1 + d_2}$$

oder
$$= d_1 \times \frac{p_1(d_1+d_2)}{d_1 + d_2} + d_2 \times \frac{p_2(d_1+d_2)}{d_1 + d_2}$$

c) Die Streckenfracht kann weiter zerlegt werden in das Produkt aus Grundstreckenfracht P , Entfernung d und Degressionskoeffizient $f(d)$:¹⁾

$$p_1(d_1) = P_1 \times d_1 \times f(d_1)$$

Entsprechend gilt für die Streckenfracht in vorstehender Formel (2):

$$p_1(d_1+d_2) = P_1 \times (d_1+d_2) \times f(d_1+d_2)$$

Durch die Gesamtentfernung d_1+d_2 dividiert, ergibt:

$$\frac{p_1(d_1+d_2)}{d_1 + d_2} = P_1 \times f(d_1+d_2)$$

Für das Bestimmungsland gilt gleicherweise:

$$\frac{p_2(d_1+d_2)}{d_1 + d_2} = P_2 \times f(d_1+d_2)$$

Setzt man die so gefundenen Werte in der oben stehenden Formel für die internationale Streckenfracht ein, so ergibt sich:

$$p_{1.2}(d_1, d_2) = d_1 \times P_1 \times f(d_1+d_2) + d_2 \times P_2 \times f(d_1+d_2)$$

Da der Ausdruck für den Degressionskoeffizienten gleich ist, kann dieser ausgeklammert werden:

$$p_{1.2}(d_1, d_2) = (P_1 \times d_1 + P_2 \times d_2) \times f(d_1+d_2)$$

¹⁾ Vergl. die Ableitung unter § 8.

Die gesamte Formel für den direkten internationalen Tarif unter Einbeziehung der Abfertigungsgebühr lautet dann:¹⁾

$$(3) \quad T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{t_1}{2} + (P_1 \times d_1 + P_2 \times d_2) \times f(d_1 + d_2) + \frac{t_2}{2}$$

Die so gewonnene Formel (3) gestattet die Aufstellung sowohl direkter internationaler Tarife als auch, bei Anwendung auf ein einzelnes Land, neuer Binnentarife.

Die Tarife werden gebildet aus:

- der halben Summe der nationalen Abfertigungsgebühren;
- den Streckenfrachten, die sich aus dem Produkt jeder Teilentfernung, entsprechender Grundstreckenfracht und einem Degressionskoeffizienten ergeben, der sich auf die Gesamtentfernung bezieht.

In dieser Form hätte die Verwirklichung dieses Vorschlags jedoch die Aufstellung einheitlicher Degressionskoeffizienten für sämtliche Entfernungen erfordert, anwendbar für die jeweils gleichen Gütertarife im gesamten Binnen- und Wechselverkehr innerhalb des gemeinsamen Marktes. Diese Vereinheitlichung der Degressionskoeffizienten hätte einen Akt der Harmonisierung auf einem Teilgebiet, nämlich der Angleichung der Entfernungsstaffelung bei den Binnentarifen der Mitgliedstaaten vorweggenommen.

Obwohl § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen im Prinzip die Durchführung der Harmonisierungsmaßnahmen gleichzeitig mit der Erstellung der direkten internationalen Tarife vorsah, erwies es sich, daß gerade die Harmonisierung der Entfernungsstaffeln wegen der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen in so kurzer Dauer nicht vorgenommen werden konnte. Da die Beseitigung des Frachtenbruchs nicht bis zur Einigung über die Harmonisierungsvorschläge, die heute noch nicht erreicht ist, hinausgeschoben werden konnte, mußten die direkten Tarife entsprechend der einschränkenden Bestimmung in § 10 der Konvention vorab in Kraft gesetzt werden.

Dieser vorläufige Verzicht auf eine vollständige Harmonisierung

1) Im französischen Sachverständigenbericht, Dokument 1239/54 F als Formel III vorgeschlagen.

der Entfernungsstaffeln mußte aber zwangsläufig eine Umgestaltung der zuletzt entwickelten Formel zur Folge haben in der Weise, daß die nationalen Degressionskoeffizienten Bestandteil der nationalen Teilstreckenfracht bleiben.

Die notwendige Änderung der Formel läßt sich leicht durch eine Rückführung auf die zuvor erhaltene Zwischenform erreichen:

Bei einheitlichem Degressionskoeffizienten galt:

$$(3) \quad T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{t_1}{2} + (P_1 \times d_1 + P_2 \times d_2) \times f(d_1 + d_2) + \frac{t_2}{2}$$

Führt man den Degressionskoeffizienten auf die einzelnen Teilstreckenfrachten zurück, so erhält man:

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{t_1}{2} + P_1 \times d_1 \times f(d_1 + d_2) + P_2 \times d_2 \times f(d_1 + d_2) + \frac{t_2}{2}$$

Bei national verschiedenen Koeffizienten f_1 und f_2 ergibt sich dann:

$$(4) \quad T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{t_1}{2} + P_1 \times d_1 \times f_1(d_1 + d_2) + P_2 \times d_2 \times f_2(d_1 + d_2) + \frac{t_2}{2}$$

=====

Diese als Ergebnis langwieriger Untersuchungen und Verhandlungen seitens der Hohen Behörde gefundene Form stellt die zur Ausführung gelangte, sogenannte Formel C dar.

§ 10 Die Formel C als gewähltes Bildungsprinzip der direkten internationalen Montantarife

I. Beurteilung der Formel C

Die für die Bildung direkter internationaler Tarife für den Brennstoff-, Eisenerz- und Stahltransport entwickelte Formel C wurde in der Sitzung des Besonderen Ministerrats am 20.1.1955 einstimmig angenommen und hat im "Abkommen vom 21.3.1955 betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife" Rechtskraft erlangt. ¹⁾ Sie beseitigt den Frachtenbruch an der Grenze völlig, soweit er auf die Erhebung einer doppelten Abfertigungsgebühr und die Beschränkung der nationalen Degressionskoeffizienten auf die Teilstrecken zurückzuführen war. ²⁾

Der den Frachtenbruch verursachende Anstoß der nationalen Frachtsätze stellte sich symbolisch wie folgt dar: ³⁾

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = t_1 + P_1 \times d_1 \times f_1(d_1) + t_2 + P_2 \times d_2 \times f_2(d_2)$$

Die Formel C bringt demgegenüber folgende Änderung:

$$T_{1.2}(d_1, d_2) = \frac{t_1}{2} + P_1 \times d_1 \times f_1(d_1 + d_2) + P_2 \times d_2 \times f_2(d_1 + d_2) + \frac{t_2}{2}$$

- a) Es wird nur noch *e i n e* Abfertigungsgebühr erhoben, indem die Summe der Abfertigungsgebühren der Eisenbahnen im Versand- und Bestimmungsland halbiert wird;
- b) Der Degressionskoeffizient wird nicht mehr nur nach Maßgabe der nationalen Teilentfernung wirksam, sondern ist auf die internationale Gesamtentfernung anwendbar. Die Abflachung der Staffel im grenzüberschreitenden Verkehr ist die gleiche wie im Binnenverkehr, wirkt sich aber auf eine größere Entfernung aus.

Beide Änderungen bewirken eine Verbilligung der nationalen Teilstreckenfrachten und damit des internationalen Transports gegenüber dem früheren Prinzip der Addition der nationalen Frachtsätze.

1) Veröffentlicht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, 4. Jahrg., Nr. 9 vom 19.4.1955

2) Nur in diesem Sinn wird der Begriff des Frachtenbruchs verstanden; er bezieht sich nicht auf die durch Tarifniveaunterschiede hervorgerufenen Frachtdifferenzen.

3) Vergl. § 8 der vorliegenden Untersuchung

Die direkten Montantarife werden dabei ausschließlich gebildet aus den Elementen der Binnentarife, wie sie gegenwärtig noch bestehen, so daß für ihre Aufstellung keine Vereinheitlichung irgendwelcher Tarifbestandteile, insbesondere der Entfernungsstaffel, notwendig ist. Alle drei Größen t , P und in gewissen Grenzen auch $f(d)$ bleiben damit dem freien Gestaltungswillen der nationalen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen überlassen. Die Binnentarife können nach jeder Veränderung eines der Tarifbestandteile wieder zum direkten Tarif verbunden werden, ohne daß eine Eisenbahnverwaltung zu einer Tarifänderung gezwungen wird, die die Eisenbahnunternehmung eines der Gemeinschaftsländer vornimmt. Die gleiche Formel C läßt sich in der zuerst entwickelten Fassung zugleich auch bei vereinheitlichten Degressionskoeffizienten anwenden. Das ist ein unbestreitbarer Vorteil dieser Lösung, der bei nachfolgender Harmonisierung der Entfernungsstaffel eine grundlegende Umgestaltung des Aufbaus der direkten Tarife erübrigt.

Bei der Überprüfung der genannten Kriterien läßt sich leicht feststellen, daß die Formel C dem ersten, zweiten, vierten und fünften Kriterium ohne weiteres entspricht. Hinsichtlich des vierten Kriteriums der Symmetrie ist zu bemerken, daß die Gleichheit der Frachtsätze bei Hin- und Rücktransport auf die gleiche Gesamtentfernung nur gegeben ist, wenn auch die Teilentfernungen unverändert bleiben. Die Fracht ist wegen der unterschiedlichen Binnentarife dagegen in beiden Richtungen einer Strecke nicht gleich, wenn sich das Verhältnis der Teilentfernungen bei gleichbleibender Gesamtentfernung ändert. Ist A der Versandort, G der Grenzübergang und B der Bestimmungsort, so sind die Frachten von AB und BA nur gleich, wenn die Teilstrecken AG und BG in ihrer Länge unverändert bleiben. Allein unter dieser Bedingung hat das vierte Kriterium Gültigkeit.

Schwierigkeiten bereitet die Anwendung des dritten Kriteriums, das besagt, daß einer längeren Strecke ein höherer Frachtsatz entsprechen muß. Die Formulierung dieses Kriteriums im Bericht der Sachverständigen¹⁾ ist nicht ganz deutlich, denn grundsätzlich kann sich der Vergleich einer längeren mit einer kürzeren Strecke

1) Dokument 3129/1/54 der Hohen Behörde, Ziff.11

und ihrer Frachten auf die bereits besprochenen Fälle beziehen:

a) Vergleich einer internationalen Strecke mit einer Binnenstrecke: In diesem Fall kann nicht verlangt werden, daß einer längeren zwischenstaatlichen Strecke ein höherer internationaler Frachtsatz entspricht und umgekehrt, solange die Binnentarife, die zum internationalen Tarif gekoppelt werden, in Niveau und Struktur verschieden sind.

b) Vergleich zweier internationaler Strecken: Auch hier ist es wegen der Unterschiede bei den Binnentariifen nicht ausgeschlossen, daß eine kürzere zwischenstaatliche Strecke eine höhere Fracht aufweist. Das gilt selbst für zwei gleich lange Gesamtstrecken, wenn die nationale Teilstrecke im Land mit dem höheren oder niedrigeren Tarifniveau in einem Fall länger ist als im anderen und umgekehrt. Maßgebend ist dann das Verhältnis der Frachten für die nationalen Teilstrecken, aus denen sich die Gesamtstrecke zusammensetzt.¹⁾

c) Vergleich der Gesamtstrecke mit den beiden nationalen Teilstrecken, aus denen sich erstere zusammensetzt: Diesen Fall will das dritte Kriterium vermutlich erfassen.²⁾ Auch hier verhindert die Formel C nicht, daß die internationale Gesamtfracht niedriger ist als die einer der beiden kürzeren nationalen Teilstrecken entsprechende Fracht. Das erklärt sich daraus, daß die Ermäßigung eines nationalen Streckenfrachtanteils $P \times d \times f(d_1 + d_2)$ nicht von der entsprechenden Teilentfernung d_1 abhängt, sondern von der Gesamtentfernung $d_1 + d_2$ und der Anwendung des nationalen Degressionskoeffizienten auf diese.

Alle diese Abweichungen zwischen vergleichbaren Frachten sind nur zum Teil auf die Niveauunterschiede der gekoppelten Binnentarife zurückzuführen. Insofern beseitigt die Formel C also grundsätzlich nicht die möglichen Frachtunterschiede zwischen einem Binnen- und einem internationalen Transport gleicher Ware und gleicher Entfernung. Es ist deshalb bei Anwendung der Formel C weiterhin möglich, daß ein grenzüberschreitender

1) Vergl. hierzu die Frachtberechnungsbeispiele für den Brennstofftransport von den Niederlanden nach der Bundesrepublik Deutschland in § 12, I der vorliegenden Untersuchung.

2) Das kann aus der Erläuterung entnommen werden, daß die kürzere Strecke ganz in der längeren "eingeschlossen" sein muß, wie es in der Formulierung des dritten Kriteriums heißt.

Transport teurer oder billiger sein kann als der vergleichbare Binnentransport. Die restlose Beseitigung dieser Disparität läßt sich nur durch eine Vereinheitlichung des ausschließlich von den beiden Größen t und P gebildeten Frachtniveaus erreichen, was als vorläufig nicht durchführbar erkannt wurde. Es ist dabei zu beachten, daß diese auf Niveauunterschiede beruhenden Verzerrungen sowohl positiv als auch negativ wirken können, vom Standpunkt eines einzelnen Landes aus betrachtet.

Zu einem weiteren Teil werden die Frachtdifferenzen aber durch die in der Formel C beibehaltenen Unterschiede der Entfernungstaffeln verursacht. Das gilt besonders für die unter c) besprochene Diskrepanz; denn die internationale Fracht für die Gesamtstrecke ist vor allem dann niedriger als die der nationalen Teilstrecke des Versandlandes entsprechende Fracht, wenn der Tarif des Versandlandes eine sehr starke Degression enthält, die im internationalen Frachtsatz der Formel C gemäß auf die Gesamtstrecke angewendet wird. Die mit dem dritten Kriterium geforderte Bedingung ist theoretisch nur dann erfüllt, "wenn das Verhältnis der höchsten Streckenfracht zur niedrigsten Streckenfracht nicht über eine bestimmte Funktion der Degression der höchsten Streckenfracht hinausgeht"¹⁾.

Frachtverschiedenheiten der genannten Art verstossen gegen das dritte Kriterium und damit gegen die Bestimmung des Art. 70 Abs. 1 des Vertrags der EGKS.²⁾ Sie bilden deshalb Diskriminierungen, die im Rahmen des Möglichen ausgeschaltet werden mußten. Zu diesem Zweck war es notwendig, vor allem auf das Ausmaß der Entfernungstaffel Einfluß zu nehmen, wenn auch nicht durch völlige Harmonisierung der Degression in allen Entfernungen. Speziell zur Vermeidung der unter c) genannten Diskriminierungen schien eine Begrenzung der nationalen Degressionskoeffizienten bei ihrer Anwendung auf den internationalen direkten Frachtsatz erforderlich. Und zwar war diese Begrenzung der Degression nicht nur vom Standpunkt der Nichtdiskriminierung aus geboten, sondern auch aufgrund der Selbstkostenüberlegungen der beteiligten

1) Dokument 3129/1/54 der Hohen Behörde, Ziff. 28

2) Grundsätzlich ist zu bemerken, daß alle vom Sachverständigenausschuß vorgeschlagenen und in § 9 genannten Formeln dem dritten Kriterium entgegenstehen, wenn sie sich auf sehr degressive Baremes mit stark voneinander abweichendem Niveau stützen.

Eisenbahnen. Denn die Höhe des nationalen Streckenfrachtanteils wird nach der Formel C nicht nach Maßgabe der nationalen Teilstrecke und der ihr zuzuordnenden Selbstkosten errechnet, sondern durch die Anwendung des nationalen Degressionskoeffizienten auf die Gesamtentfernung. Das führt besonders bei kurzer Vorlaufstrecke bis zum Grenzübergangspunkt und langer Teilstrecke im Bestimmungsland dazu, daß die Frachteinnahmen der Eisenbahn des Versandlandes erheblich unter den mutmaßlichen Selbstkosten des Transports bis zur Grenze liegen. Auch dieser den Kostengegebenheiten der Eisenbahnunternehmen entgegenstehende Nachteil der Formel C läßt sich durch eine Begrenzung der auf die Gesamtentfernung anzuwendenden nationalen Degressionskoeffizienten in Formel C vermeiden.

Aus diesen Gründen beschloß der Ministerrat, gleichzeitig mit der Einführung der Formel C eine Begrenzung der Degressionskoeffizienten für die Teilstreckenfrachten vorzunehmen. Außerdem gelang es, auch für die Binnenverkehre einheitliche Degressionskoeffizienten für Transporte einzuführen, deren Gesamtentfernung bei Brennstoffen, Erz und Schrott 250 km und bei den übrigen Vertragsgütern 200 km nicht überschreitet.¹⁾

II. Begrenzung der Degressionskoeffizienten für die Teilstreckenfrachten im grenzüberschreitenden Verkehr

Die begrenzenden Koeffizienten der Teilstreckenfrachten haben folgenden Wert:

Für <u>Brennstoffe</u> und Erz	0,70
Schrott, Roheisen und Rohstahl	0,75
Halbzeug und besondere Erzeugnisse	0,80
Fertigerzeugnisse	0,85

Die Begrenzung der Degressionskoeffizienten hat den Sinn, die vorgenannten, gegen das dritte Kriterium verstoßenden Diskriminierungen zu vermeiden. Das wird dadurch erreicht, daß der auf die Teilstreckenfracht anzuwendende Koeffizient $f_{1.2}(d_1+d_2)$ beim grenzüberschreitenden Brennstoffverkehr den Wert von 0,70 nicht unterschreiten darf, so daß die Teilstreckenfracht

1) Vergl. Abkommen vom 21. März 1955 betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife, veröffentlicht im Amtsblatt der EGKS, 4. Jahrg., Nr. 9 vom 19. 4. 1955

für einen Transport von einer größeren als die dem Begrenzungskoeffizienten entsprechenden Entfernung an nicht mehr sinkt. Damit wird verhindert, daß die Gesamtstreckenfracht niedriger wird als die nationale Teilstreckenfracht. Bei einer internationalen Gesamtstrecke von 700 km Länge hätte sich beispielsweise für eine 150 km lange deutsche Teilstrecke unter Anwendung des tatsächlich im AT 6 B 1 für 700 km geltenden Degressionskoeffizienten 0,481 eine Fracht von 6.80 DM/t ergeben; durch die Berechnung nach dem begrenzenden Koeffizienten 0,7 beträgt sie jetzt jedoch 9.40 DM/t (gemäß Frachttafel 102 des EGKS-Tarifs).

Dem begrenzenden Koeffizienten 0,7 entsprechen in den einzelnen Mitgliedländern auf der Grundlage der Brennstofftarife folgende Entfernungen:

Land	Brennstoff-Binnentarif	km	Land	Brennstoff-Binnentarif	km
Deutschland	Klasse Fk AT 6 B 1	500 360	Italien	bei allen Tarifen	250 ¹⁾
Belgien	bei allen Tarifen	330	Luxemburg	bei allen Tarifen	250
Frankreich	No.7/Kap.1 u.Kap.3 § I	440	Niederlande	bei allen Tarifen	250
	No.7/Kap.3 § II	360			

Demnach hat die Begrenzung der Degressionskoeffizienten zur Folge, daß die auf der Grundlage dieser Binnentarife errechnete Teilstreckenfracht bei gleichbleibender Teilstrecke nicht mehr verbilligt wird, wenn die Gesamtentfernung des internationalen Brennstofftransportes über diesen genannten Entfernungen liegt.

Auf diese Weise wird prinzipiell dem dritten Kriterium Genüge getan, jedoch zugleich eine Quelle neuer Diskriminierungen erschlossen. Ist nämlich eine Teilstrecke länger als die oben genannten Degressionsendentsfernungen, so wird durch die Anwendung des Begrenzungskoeffizienten 0,7 auf den Frachtsatz dieser Teilentfernung erreicht, daß diese Teilstreckenfracht unter Umständen teurer ist als die Fracht für eine gleichlange Strecke im reinen Binnenverkehr, denn hier wird die Staffelung unbegrenzt bis zu

1) Für Italien wurde nachträglich eine befristete Sonderregelung erlassen, durch die der begrenzende Koeffizient der italienischen Teilstreckenfracht auf den Wert der nationalen italienischen Koeffizienten bei 500 km festgesetzt wird. Vergl.hierzu die nachfolgenden Ausführungen.

den möglichen nationalen Endentfernungen durchgeführt. Die so bewirkte Schlechterstellung der internationalen Fracht gegenüber der vergleichbaren binnenfracht stellt wiederum eine gegen die Vertragsgrundsätze verstoßende Diskriminierung dar. Aus diesem Grund bestimmt das "Abkommen betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife" vom 21.3.1955 in Art.10 ergänzend, daß "die Teilstreckenfracht die Streckenfracht des Binnenverkehrs für eine der Teilentfernung gleiche Entfernung" nicht überschreiten darf. Diese Bestimmung dient damit zur Verhinderung diskriminierender Frachten in den Fällen, in denen die Teilentfernung eines grenzüberschreitenden Transports länger ist als die dem Begrenzungskoeffizienten 0,7 zugeordneten Degressionsentfernungen bei den einzelnen Eisenbahnverwaltungen. Um die Verteuerung zu vermeiden, wird für die Frachtberechnung bei über den Grenzweiten liegenden Teilentfernungen nicht mehr der begrenzende Koeffizient, sondern der dieser tatsächlichen Teilentfernung entsprechende nationale Degressionskoeffizient angewendet.

Folgendes Beispiel soll diese Bestimmung erläutern:

- | | |
|---|------------|
| a) Deutsche Fracht nach AT 6 B 1 für eine 600 km lange Binnenstrecke: | 27.60 DM/t |
| b) Deutsche Teilfracht für eine 600 km lange Teilstrecke eines grenzüberschreitenden Transports nach der Formel C unter Anwendung des begrenzenden Degressionskoeffizienten 0,7: | 35.10 DM/t |
| c) Deutsche Teilfracht für die gleiche Teilstrecke nach Formel C unter Anwendung des nationalen Koeffizienten für die Entfernung 600 km (tatsächliche Fracht nach Frachttafel 102 des EGKS-Tarifs). | 26.70 DM/t |

Ergebnis: Bei Anwendung des begrenzenden Koeffizienten 0,7 ist die Fracht mit 35.10 DM/t um 7.50 DM/t höher als die vergleichbare Binnenfracht, für die der nationale Koeffizient des AT 6 B 1 von 0,528 bei 600 km gilt. Um diese unterschiedliche Behandlung auszuschließen, wird der Berechnung der Teilstreckenfracht des zwischenstaatlichen Verkehrs für alle über 360 km liegenden Teilentfernungen ebenfalls der nationale Degressionskoeffizient zugrunde gelegt.

Die auf diese Art gewonnenen Teilstreckenfrachten unterscheiden

sich von den vergleichbaren Binnenfrachten nur durch die halbe Abfertigungsgebühr (27.60 ./ 26.70 DM = 0,90 DM/t beim At 6 B1), weil im internationalen Verkehr für die Teilfracht gemäß Formel C nur $\frac{t}{2}$ berechnet werden darf. Diese zwischen den beiden Frachtsätzen des nationalen und internationalen Transports noch bestehende Differenz in Höhe von jeweils $t/2$ bildet zwar eine erneute Diskriminierung, in diesem Fall eine Schlechterstellung des Binnenverkehrs. Praktisch kommt ihr jedoch keine große Bedeutung zu, denn Teilstrecken über 250 km, die die geringste Degressionsentfernung darstellt, sind im zwischenstaatlichen Brennstoffverkehr innerhalb der Montangemeinschaft selten, mit Ausnahme des Verkehrs zwischen Frankreich und Italien, für den aber ohnehin eine Sonderregelung gilt.¹⁾

III. Vereinheitlichung der Degression in den Anfangsentfernungen

Zusammen mit der Annahme der Formel C hat der Ministerrat der EGKS in seiner Sitzung vom 20.1.1955 eine Vereinheitlichung der nationalen Degressionskoeffizienten bis zu einer Entfernung von 250 km für den Transport von Brennstoffen, Erz und Schrott und bis 200 km für die Beförderung der übrigen dem Vertrag unterstellten Güter beschlossen. Ferner wurde für die über diese Versandweiten hinausgehenden Frachten eine untere und eine obere Grenze der Entfernungsdegression festgesetzt.

Der Meinung von Scheider, "daß weder vom Grundsätzlichen her noch für die praktische Anwendung der Formel C eine Vereinheitlichung der Degression in den Anfangsentfernungen und die obere und untere Begrenzung der nationalen Degressionskoeffizienten erforderlich ist",²⁾ kann nicht zugestimmt werden. Zweifellos stellen diese Vereinbarungen bereits Harmonisierungsmaßnahmen und somit einen Vorgriff auf die dritte Tarifbeeinflussungsetappe dar, für deren Verwirklichung zusammen mit der Erstellung der direkten Tarife die Regierungen der Mitgliedstaaten vertraglich nicht verpflichtet waren, und sicher hätte die Formel C auch ohne diese erste Harmonisierung der Entfernungsstaffelung praktisch angewendet werden können. Aber gerade wegen der im Zusammenhang mit dem dritten Kriterium besprochenen Diskriminierungsfälle, die bei

1) Vergl. Art. 2 des Abkommens vom 21.3.1955

2) Scheider, W.: Die Tarifpolitik der Hohen Behörde...., S. 51

Anwendung der Formel C mit unverändert übernommenen nationalen Degressionskoeffizienten entstehen, war die Vereinheitlichung der Staffelung in den Anfangsentfernungen erwünscht. Die genannten Disparitäten werden durch die Begrenzung der Koeffizienten auf den Wert 0,7 im internationalen Verkehr der EGKS nur bei Transportweiten über die diesem Koeffizienten zugeordneten Gesamtentfernungen beseitigt, nicht aber in den Transportweiten, die vor diesen Entfernungsgrenzen liegen. Und als Durchschnittsgröße kann dieser Begrenzungskoeffizient nicht in allen möglichen Fällen der Forderung nach Nichtdiskriminierung gerecht werden. Gerade in Gesamtentfernungen bis 300 km spielt sich mehr als die Hälfte des grenzüberschreitenden wie auch des nationalen Brennstoffverkehrs innerhalb des gemeinsamen Marktes ab.¹⁾ Die durchgeführte Begrenzung der nationalen Degression in Beförderungsweiten über 250 km ist hingegen geeignet, die Vergleichbarkeit der auf der Formel C aufgebauten internationalen mit den nationalen Frachten bei gleichen Voraussetzungen zu erleichtern. Die erfolgte Teilharmonisierung der Entfernungsstaffel vereinfacht nicht nur die praktische Anwendung der Formel C, sondern sie bildet eine notwendige Ergänzung dieser gewählten Lösung, um neu entstehende oder nicht erfaßte Diskriminierungen zumindest abzuschwächen. Andererseits soll nicht übersehen werden, daß die teilweise Vereinheitlichung der Degression einem empfindlichen Eingriff in die nationale Tarifhoheit bedeutet, "weil künftige Tarifänderungen insoweit nicht mehr möglich sind".²⁾

Die derzeitige Gestaltung der Entfernungsstaffelung im Brennstoffverkehr der EGKS bis zum 10.2.1957³⁾ stellt sich zusammenfassend wie folgt dar:

a) In einer Entfernung bis 250 km gelten für den Binnentransport und den grenzüberschreitenden Verkehr einheitliche Degressionskoeffizienten im gesamten Bereich der Gemeinschaft. Die absoluten

1) Hutter, R.: Die direkten internationalen Tarife der Montanunion, in: Internationale Transportzeitschrift 1955, S.901

2) Wissenschaftl.Beirat beim Bundeswirtschaftsministerium, Gutachten vom 20.11.1954 zur Einführung von direkten Tarifen im Bereich der Montangemeinschaft, Ziff.18

3) In Art.7 des Abkommens vom 21.3.1955 genannter Zeitpunkt. - Der dritte Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 10.4.1955 gibt auf Seite 118 eine anschauliche graphische Darstellung der derzeitigen Gestaltung der Degression bei den direkten internationalen Tarifen der EGKS.

Werte dieser Koeffizienten sind bei¹⁾

100 km	1,0000	200 km	0,8820
150 km	0,9493	250 km	0,8247

b) In Entfernungen über 250 km werden in den Binnentarifen und, da die nach Formel C zu erfolgende Frachtbildung auf den nationalen Tarifelementen aufbaut, damit auch in den direkten Tarifen des grenzüberschreitenden Verkehrs die bisherigen nationalen Degressionskoeffizienten berechnet, die jedoch nach oben und unten begrenzt sind. Innerhalb dieser so entstehenden Schere können die Degressionskoeffizienten sich frei bewegen. Dadurch bleibt den nationalen Eisenbahnverwaltungen genügend Spielraum für die Verfolgung bestimmter raumpolitischer Zielsetzungen erhalten.

Die Grenzen werden für Brennstoffe durch folgende Werte gebildet:

1) Untere Grenze:²⁾

bei 250 km	0,8160	1000 km	0,4043
500 km	0,6032	1200 km	
		und mehr	0,3860

2) Obere Grenze: Für alle Entfernungen 0,8247.

c) Nur für den grenzüberschreitenden Verkehr gilt als untere Grenze des Degressionskoeffizienten der Wert 0,7. Dagegen ist in den Transportweiten, die länger sind als die diesem Wert aufgrund der nationalen Binnentarife zugeordneten Entfernungen, der nationale Degressionskoeffizient anzuwenden, der selbst die unter b) genannten Begrenzungen erfährt.

Durch ein Ergänzungsabkommen wurde für die italienischen Eisenbahnen eine befristete Sonderregelung geschaffen, die vorsieht, daß bis zum 30.4.1959 die begrenzenden Koeffizienten der italienischen Teilstreckenfrachten im zwischenstaatlichen Verkehr auf den Wert der nationalen italienischen Koeffizienten bei folgenden Entfernungen begrenzt werden:³⁾

1) Die Degressionskoeffizienten wurden vom Sachverständigenausschuß nach folgender Formel berechnet:

$$f(d) = \sqrt{1 - (1-a^2) \times \left(1 - \frac{100}{d}\right)^2}$$

wobei "a" einen zwischen dem Wert 0 - 1 liegenden Parameter darstellt, der für Kohle, Koks und Erz auf 1/3 festgesetzt wurde. Vergl. Dokument 3129/1/54 der Hohen Behörde, Ziff.42

2) Die hier genannten Werte stellen eine Auswahl dar. Die Koeffizienten für alle Entfernungen finden sich in Anlage II des genannten Abkommen vom 21.3.1955

3) Amtsblatt der EGKS, 5. Jahrg./1956, Nr.10

- 1) 500 km vom 1.5.1956 bis 30.4.1958
- 2) 700 km vom 1.5.1958 bis 30.4.1959

Alle diese die Entfernungsstaffelung der Tarife betreffenden Neuregelungen, insbesondere die Teilharmonisierung der Degressionskoeffizienten für Brennstoffe bis 250 km wurden ab 1.5.1955 mit der Inkraftsetzung der direkten Montanttarife in allen Binnentarifen von den Eisenbahnverwaltungen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme der Deutschen Bundesbahn durchgeführt.¹⁾ Da aber der deutsche AT 6 B 1 in seiner Gesamtentfernung die stärkste Abstaffelung der Streckenfracht aufwies und die Werte seiner Degressionskoeffizienten im wesentlichen als untere Grenze für die Teilharmonisierung übernommen wurden, entfiel hier die Notwendigkeit einer Tarifänderung. Bei den deutschen Brennstofftarifen hat sich deshalb kein Wandel in der Entfernungsstaffel als Folge der Degressionsvereinbarungen der Gemeinschaftsländer ergeben.

Eine Aussage über den Umfang der Veränderungen, die durch die Abmachungen innerhalb der EGKS bei den Brennstofftarifen der anderen Eisenbahnverwaltungen eintraten, ließe sich am leichtesten gewinnen, wenn man die vereinbarten und jetzt gültigen Degressionskoeffizienten mit den Werten vergleichen würde, wie sie vor erfolgter Teilharmonisierung bei den einzelnen Tarifen bestanden. Da aber diese den Degressionskoeffizienten entsprechenden Werte für die Entfernungsstaffelung der Binnentarife vor der Neuregelung ebenso wie die absoluten Werte der Abfertigungsgebühren und der Grundstreckenfrachten von der Hohen Behörde geheimgehalten werden und eine andere schematische Darstellung der Entfernungsstaffel einen einwandfreien Vergleich nicht gestattet, bleibt nur die Möglichkeit einer graphischen Darstellung der Tarife für die Zeit vor und nach der Durchführung der Harmonisierung übrig. Diese wird für die Kohlenregeltarife der Eisenbahnen innerhalb der EGKS für die Zeitpunkte am 30.4.1955 und 1.5.1956 in Schaubild III vorgenommen.²⁾ Dabei ist zu beachten, daß die in der Frachtsatzkurve zum Ausdruck kommende Entfernungsstaffel sich auf die Abstaffelung des Gesamtfrachtsatzes bezieht, also auch die bei den einzelnen Bahnen unterschiedliche

1) Nach Angaben der Transportabteilung der Hohen Behörde

2) In § 13 II der vorliegenden Untersuchung

Zulastung der Abfertigungsgebühr einschließt,¹⁾

Diese graphische Darstellung der nationalen Kohlenregeltarife zeigt, daß die Entfernungsdegression zuvor allen Tarifen gemeinsam war, daß jedoch im Grad der Degression erhebliche Unterschiede bestanden. Vor der Vereinheitlichung der Degression der Streckenfracht in den Anfangsentfernungen wies am 30.4.1955 die holländische Kohlenregelklasse D im Durchschnitt und im Rahmen des verhältnismäßig kurzen Entfernungsbereichs die stärkste Abstaffelung von allen Eisenbahnen der EGKS auf. Eine fast gleiche, in der Entfernung 200 km sogar noch stärkere Entfernungsstaffel hatte die belgische Regelklasse 9. Bis zur Entfernungsstufe 450 km zeigten der deutsche AT 6 B 1 und der französische Regeltarif No.7 Kap.1 annähernd gleiche Staffelung, von 450 km an hat aber der AT 6 B 1 von allen für diese Versandweiten noch bestehenden Tarife die stärkste Degression. Die schwächste Abflachung besaß der luxemburgische Tarif innerhalb seines Geltungsbereichs von 120 km. Darüber hinaus war der italienische Kohlenregeltarif am geringsten abgestaffelt.

Wesentliche Änderungen in der Entfernungsstaffel als Folge der Teilharmonisierung der Degressionskoeffizienten haben sich nur beim holländischen und belgischen Regeltarif ergeben, wie der Verlauf der Kurven nach dem Tarifstand vom 1.5.1956 zeigt. Beide Tarife haben gegenüber dem Stand vom 30.4.1955 eine Aufbiegung der Kurven erfahren, besitzen nun also eine schwächere Abstaffelung als zuvor.²⁾

Der Sachverständigenausschuß für Transportwesen bei der Hohen Behörde hat in seinem Untersuchungsbericht³⁾ auch für die Entfernungen über 250 km bereits einheitliche Werte für die Degressionskoeffizienten vorgeschlagen, ebenfalls unter Zugrundelegung eines Baremes von $a = 1/3$. Diese Vereinheitlichung der Degression in den mittleren und weiteren Entfernungen kam jedoch bisher nicht zur Ausführung. Wären diese vorgeschlagenen Werte seinerzeit vom Ministerrat angenommen worden, so hätte diese vollständige Harmonisierung zu einer Aufbiegung der unter den Brennstoffregeltarifen der Gemeinschaftsländer in den mittleren und weiteren

1) Vergl. die Ausführungen unter § 8.

2) Weitere Betrachtungen folgen unter § 13 II.

3) Dokument 3129/1/54 der Hohen Behörde, Ziff.43

Entfernungen am stärksten abfallenden Staffel des deutschen AT 6 B 1 geführt. Die dadurch bedingte Erhöhung der Kohlenfrachten innerhalb der Bundesrepublik, besonders in den revierfernen Gebieten, hätte schwerwiegende Rückwirkungen auf die deutsche Wirtschaft hervorgerufen. Die Übernahme der einheitlichen Degression in den 6 B 1 wäre so beispielsweise in einer Frachtmehrbelastung der süddeutschen Kohlenverbraucher beim Bezug von Ruhrkohle zur Auswirkung gekommen, die bei einer Entfernung von 900 km eine Höhe von 9.40 DM/t oder rund 30% der jetzigen Fracht erreicht hätte.¹⁾ Die wirtschaftlichen Folgen dieser Erhöhung der Kohlenfrachten und damit der Einstandspreise lassen sich leicht ausmalen. Aus diesen nationalwirtschaftlichen Erwägungen heraus hat sich die Bundesregierung der totalen Harmonisierung der Entfernungsdegression der Streckenfrachten in der vorgeschlagenen Art widersetzt unter Berufung auf Art.2 des EGKS-Vertrags, demzufolge tiefgreifende Störungen im Wirtschaftsleben der Mitgliedstaaten vermieden werden sollen. So kam es nur zu einer Teilharmonisierung bis zu den Entfernungsstufen, in denen bereits eine gewisse Übereinstimmung in der Degression bestand.²⁾

Da die Durchführung einer vollständigen Harmonisierung der Degressionskoeffizienten für alle Entfernungen bisher nicht beschlossen worden ist, soll die in den Bereich der Harmonisierungs- etappe fallende Problematik dieser Maßnahmen in der vorliegenden Untersuchung nicht weiter verfolgt werden.³⁾ Grundsätzlich ist aber zu sagen, daß das zielgerechte Arbeiten des gemeinsamen Marktes auf wettbewerbswirtschaftlicher Grundlage auf die Dauer eine einheitliche Entfernungsdegression verlangt, weil die Entfernungsstaffel wegen ihrer Wirkung hinsichtlich des geographischen Schutzes entweder eine Produktions- oder Verbrauchsgebiets ein bedeutender Regulator des Wettbewerbs ist. Wenn die Entfernungsdegression im nationalen Bereich eine entscheidende Rolle spielt, dann selbstverständlich auch im gemeinsamen Markt, und daraus folgt, daß sie zwangsläufig eine bestimmte einheitliche Gestaltung im gemeinsamen Wirtschaftsraum erfahren muß. Ob diese Vereinheitlichung der Degression im Rahmen einer Teilintegration

1) Linden, Alfred: Verkehrsprobleme des Bergbaus....., S.44

2) Klaer, W.: Die Auswirkungen der Montanunion....., S.16

3) Eine kritische Betrachtung gibt Scheider, Willi: Die Harmonisierung der Montan-Güter-Tarife, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 26.Jg./1955, S.215; ferner: Arntzen, Rolf: Die Verkehrspolitik der Montanunion, in Zeitschr.für Binnenschifffahrt, Jg.1955/Heft 12, S.404

erfolgen kann, ohne daß schwere wirtschaftliche Störungen entstehen, ist zu bezweifeln. Ohne jegliche nachteilige Rückwirkungen wird sie nur zusammen mit einer Vollintegration der europäischen Wirtschaft durchgeführt werden können. Aber auch dann kann es sich nicht um eine schematische Gleichmacherei handeln. Zur Erzielung maximaler Eisenbahntransportleistungen muß die Entfernungsstaffel wie die anderen Strukturelemente in ein differenziertes Tarifgefüge eingebaut werden;¹⁾ sie darf sich deshalb nicht an die im Einzelfall gegebenen tatsächlichen Kosten anlehnen, sondern hat Rücksicht zu nehmen auf die in den einzelnen Gemeinschaftsländern abweichenden Transportpreiselastizitäten in den verschiedenen Versandweiten und die von Land zu Land ebenso unterschiedlichen Wettbewerbsverhältnisse auf dem Verkehrsmarkt. Solange solche Unterschiede zwischen den Wirtschafts- und Verkehrsstrukturen der Gemeinschaftsländer bestehen, die sich letzten Endes auch in unterschiedlich hohen Selbstkosten ausdrücken, wird man die Entfernungsstaffel nicht aus einem national weiterbestehenden, in sich geschlossenen Tarifsysteem herausreißen und isoliert nach den anderen Gesichtspunkten des gemeinsamen Marktes einheitlich gestalten können. In dieser Hinsicht ist auch die bereits erfolgte Teilharmonisierung der Degression für Brennstoffe in Entfernungen bis 250 km sehr problematisch.

IV. Sonstige Bestimmungen des Abkommens vom 21.3.1955

Die Bildung der Frachten im grenzüberschreitenden Kohlen- und Koksverkehr innerhalb der Gemeinschaft auf der Grundlage der Formel C erfolgte mit Wirkung vom 1.5.1955, jedoch nicht sofort in der seither besprochenen Form, sondern, um einen gleitenden Übergang zu schaffen, zunächst in einer auf ein Jahr befristeten Übergangslösung dergestalt, daß jede Versand- und Empfangsbahn $\frac{2}{3}$ ihrer Abfertigungsgebühren und die Eisenbahn jedes Durchfuhrlandes $\frac{1}{3}$ ihrer Abfertigungsgebühr erheben konnte. Erst vom 1.5.1956 an erfolgte die endgültige Einführung der Formel C mit Reduzierung der Abfertigungsgebühr im Versand- und Bestimmungsland auf je die Hälfte, während die Eisenbahnverwaltungen der Transitländer eines internationalen Brennstofftransportes

1) Vergl. Willeke, R.J.: Entfernungsstaffel, Standortstruktur und Produktivität, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 23. Jahrg./1952, S. 139.

nun keine Abfertigungsgebühr mehr erheben dürfen.¹⁾

Die Inkraftsetzung der ebenfalls auf Formel C sich gründenden internationalen Montanttarife für den Erzverkehr wurde zeitlich übereinstimmend mit den Brennstofftarifen vorgenommen, während die entsprechenden Tarife für die übrigen dem EGKS-Vertrag unterstellten Güter Eisen, Stahl und Schrott erstmals am 1.5.1956 mit der gleichen Übergangslösung wie bei den Brennstoff- und Erztarifen in Kraft traten; ihre endgültige Einführung erfolgte am 1.5.1957.

Die nach Formel C gebildeten direkten internationalen Tarife sind gemäß Art.2 des Abkommens vom 21.3.1955 anwendbar in allen Verkehrsbeziehungen innerhalb des gemeinsamen Marktes mit Ausnahme von einigen wenigen, in Anlage I des Abkommens besonders genannten Relationen. Den Brennstoffverkehr betreffen hierunter nur die Kokstransporte von Frankreich nach Italien und in umgekehrter Richtung. Die vom Normalfall abweichende Regelung dieser Transporte besteht darin, daß nicht die Gesamtentfernung für die Degression zugrundegelegt, sondern "für jede Teilstreckenfracht der der Teilentfernung entsprechende nationale Degressionskoeffizient angewandt" wird. Der auf der Degression beruhende Teil des Frachtenbruchs ist in dieser Verkehrsverbindung also noch nicht beseitigt, während auch hier gegenüber dem ursprünglichen Zustand wenigstens durch die Halbierung der Abfertigungsgebühren eine Verbilligung des Transports erreicht wurde.

Die erste Entschliessung des Ministerrates vom 20.1.1955 sah weitere Sonderregelungen für den Brennstofftransport in folgenden Relationen vor, "um Verkehrsverlagerungen oder Störungen des gemeinsamen Marktes, soweit notwendig, zu verhindern":²⁾

- von den Niederlanden nach Norddeutschland;
- von Deutschland nach Deutschland im Durchgang durch die Niederlande;
- von Belgien nach Norddeutschland im Durchgang durch die Niederlande.

Anlaß für diese beabsichtigten Sonderregelungen dürfte das damalige niedere Tarifniveau der Niederländischen Eisenbahnen gegeben

1) Art.11 i.V.mit Art.5 des Abkommens vom 21.3.1955

2) Entschliessung betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife vom 20.1.1955, Dokument 91 d/55 der Hohen Behörde, Anlage I.

haben. Das rechtswirksame Abkommen vom 21.3.1955 verzichtet indes-
 dessen auf eine besondere Regelung dieser Brennstoffverkehrs-
 relationen und beauftragt in Anlage I, Abschnitt C nur Sonder-
 ausschüsse, bestehend aus Vertretern der Regierungen der betei-
 ligten Mitgliedstaaten und der Hohen Behörde, mit der Unter-
 suchung in der Zeit vom 1.1.1956 bis 31.3.1956, "ob zur Verhin-
 derung -soweit erforderlich- von Störungen des gemeinsamen Marktes
 zum 1.5.1956 Sonderregelungen" in folgenden Fällen getroffen
 werden müssen:

- a) Brennstofftransporte von den Niederlanden nach Norddeutsch-
 land mit Leitung über den Grenzübergangspunkt Enschede-
 Gronau und den nördlich davon gelegenen Grenzübergängen;
- b) Brennstofftransporte von Belgien nach Norddeutschland im
 Durchgang durch die Niederlande und über die unter a) be-
 zeichneten Grenzübergangspunkte.

Da die ursprünglich vorgesehenen Werte für die Abfertigungsge-
 bühr und die Grundstreckenfracht im niederländischen Tarif am
 1.5.1955 erhöht wurden, brauchten derartige Sonderregelungen
 nicht mehr getroffen zu werden.

Im übrigen sind die Bestimmungen des Abkommens über die Einführung
 der direkten Montantarife nicht starr festgelegt. Art.17 sieht
 vor, daß die Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten und
 der Hohen Behörde zur Beschlußfassung von geeigneten Maßnahmen
 zusammenkommen, wenn "unvorhergesehene Schwierigkeiten oder
 grundlegende Änderungen der wirtschaftlichen und technischen
 Voraussetzungen oder tiefgreifende und anhaltende Störungen des
 Marktes nach Auffassung der Hohen Behörde oder der Regierungen
 eines Mitgliedstaates ernstlich die Anwendung des vorliegenden
 Abkommens" beeinträchtigen. Etwa zweckmäßige Änderungen des Ab-
 kommens sollen auch ohne Vorliegen von Störungen bereits nach
 vier Jahren, gerechnet vom Zeitpunkt des Inkrafttretens an, er-
 örtert werden. Diese Elastizität der Abmachungen ist im besonderen
 noch für die Teilharmonisierung der Degressionskoeffizienten
 verstärkt, indem Art.7 den Regierungen der Mitgliedstaaten die
 Möglichkeit zu einer jederzeitigen Änderung der harmonisierten
 Degressionskoeffizienten einräumt.

§ 11 Die praktische Durchführung der Formel C

Durch die Summierung der reinen nationalen Tarifelemente ist der systematische Aufbau der Formel C verhältnismäßig einfach. Die ganze Formel läßt sich in einen Teil für die Versandbahn und einen Teil für die Empfangsbahn zerlegen; in jedem dieser Teile sind nur die eigenen nationalen Frachtsatzbestandteile enthalten; lediglich die im Bestimmungsland zu durchzufahrende Strecke ist eine der Versandbahn gegenüber der früheren Frachtberechnungsmethode unbekannte Größe wie auch für die Empfangsbahn die im Versandland zurückgelegte Entfernung.

Dieser einfache Aufbau der Tarifbildungsformel erwies sich auch als Vorteil für die gerechte Aufteilung der Einnahmen aus einem internationalen Transport auf die daran beteiligten Eisenbahnverwaltungen. Das sonst sehr komplizierte Problem der Anteilsaus-scheidung bei internationalen Verbandstarifen wird hier in selbst-regulierender Weise dadurch gelöst, daß jede Bahnverwaltung den Frachtanteil erhält, der der von ihr berechneten Teilfracht $\frac{t}{2} + P \times d \times f(d_1 + d_2)$ entspricht. Die gewählte Form des Tarifaufbaus ermöglicht auch jeder Bahnunternehmung, Änderungen ihrer Binnentarife und damit ihrer Teilfrachten für den grenzüberschreitenden Verkehr vorzunehmen, ohne daß dadurch die Eisenbahnen der anderen Gemeinschaftsländer gezwungen sind, ebenfalls ihre Frachttafeln für den internationalen Tarif abzuändern.

Trotzdem erwachsen für die praktische Anwendung der Formel C einige Schwierigkeiten tariftechnischer Art. Sie betrafen vor allem die Frage, in welcher Form die direkten internationalen Tarife veröffentlicht werden sollten, damit der Absender und die Bahnverwaltung des Versandlandes die internationale Gesamtfracht auf einfache Weise für jede beliebige Gesamtentfernung ermitteln konnten. Als Lösung für dieses Problem bot sich die Aufstellung von Globalfrachtsätzen an, für die gesamte internationale Strecke in der Währung entweder des Versand- oder des Bestimmungslandes ausgerechnet, oder als zweite Möglichkeit die Veröffentlichung der Frachtsätze in Form von Schnittfrachtsätzen für jede nationale Teilentfernung vom Versand- oder Empfangsbahnhof bis zum Grenzübergangspunkt, ausgedrückt in der jeweils nationalen Währung.

Bei der Wahl der Lösung gingen die Eisenbahnverwaltungen der Mitgliedländer der EGKS schließlich von der Erkenntnis aus, daß sich der Hauptverkehr in den Vertragsgütern Kohle und Stahl in bekannten und konstanten Relationen zwischen Grubenbahnhöfen einerseits und Hüttenwerken oder Häfen andererseits abspielt. Für den Massenverkehr in diesen Hauptverbindungen war die Aufstellung von Globalfrachtsätzen die zweckmäßigere Methode, so daß man sich zur Veröffentlichung besonderer direkter Brennstofftarife mit ausgerechneten Frachtsätzen für die Gesamtstrecke entschloß, aber gleichfalls unter Anwendung der Formel C. Auf diese Art entstanden die besonderen EGKS-Tarife für Relationen mit einem regelmässigen Massenverkehr.

Für die Vielzahl der übrigen internationalen Verkehrsverbindungen innerhalb der Gemeinschaft wählte man die Form von Schnittfrachtsätzen, die die Fracht für die jeweilige nationale Teilstrecke in Abhängigkeit von der Gesamtentfernung in Landeswährung angeben. Die Addition dieser nationalen Schnittfrachtsätze ergibt für jeden einzelnen Transportfall die internationale Gesamtfracht; die aus zwei Teilen zusammengesetzte Formel C gestattet ohne Schwierigkeit diese Koppelung der Schnittfrachtsätze. Die für alle Teilentfernungen in allen möglichen internationalen Relationen innerhalb des gemeinsamen Marktes gültigen Frachtsätze finden sich im allgemeinen EGKS - Tarif. Er soll in seinem Aufbau zunächst kurz skizziert werden.

I. Der allgemeine Montantarif

Der "Internationale Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl"¹⁾ ist im Abfertigungsweg für die Gesamtstrecke aller Vertragsgüter anwendbar, die "als Frachtgutwagenladung von einem Bahnhof in einem Mitgliedstaat nach einem Bahnhof in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl...befördert werden".²⁾ Ausgenommen von diesem allgemeinen Anwendungsbereich sind:

a) Sendungen zwischen Belgien und Zeeländisch-Flandern (Niederlande), weil die Bahnhöfe in Zeeländisch-Flandern keine direkte

1) Nr. 250 des deutschen Tarifverzeichnisses.- Den nachfolgenden Ausführungen liegt die Ausgabe des Tarifs in der Gültigkeit ab 1. Mai 1956 zugrunde.

2) Vergl. die Allgemeinen Bestimmungen in Heft 1 des EGKS-Tarifs.

Bahnverbindung mit den übrigen niederländischen Bahnhöfen haben und nur über belgisches Gebiet erreichbar sind. Deshalb gelten in der Relation Belgien-Zeeländisch-Flandern die belgischen Binnentarife.

b) Koksverkehr von Frankreich oder dem Saarland nach Italien und in umgekehrter Richtung. Diese Relation unterliegt gemäß Art.2 des Abkommens vom 21.3.1955 einer Sonderregelung.

Der Tarif ist außerdem nicht anwendbar in Verbindung mit einem für die Strecke eines Mitgliedstaates gültigen Binnentarif einer der beteiligten Eisenbahnen.

Der direkte internationale Montantarif gilt damit in jedem Fall auch für den Verkehr zwischen zwei Mitgliedstaaten im Durchgang durch einen dritten Mitgliedstaat, wobei für die Frachtberechnung die Gesamtstrecke als Summe der Teilstrecken in allen drei Mitgliedstaaten maßgebend ist.

Die Anwendungsbedingungen auf Sendungen über die Strecke eines Nichtmitgliedstaates der EGKS sind in Anlage I zum Tarif besonders aufgeführt. Ihnen zufolge ist der Montantarif ebenfalls anwendbar für Sendungen, "die unmittelbar über aneinander anschliessende Strecken mehrerer Mitgliedstaaten befördert werden", und zwar in folgenden näher bezeichneten Fällen:¹⁾

- a) Von einem Mitgliedstaat nach einem Nichtmitgliedstaat (beispielsweise von Frankreich nach Österreich im Durchgang durch die Bundesrepublik Deutschland) und umgekehrt;
- b) von einem Mitgliedstaat nach einem Mitgliedstaat im Durchgang durch einen Nichtmitgliedstaat (z.B. von Frankreich über die Schweiz nach Italien);
- c) von einem Nichtmitgliedstaat nach einem Nichtmitgliedstaat im Durchgang durch mehrere Mitgliedstaaten (z.B. von England über die Niederlande und Deutschland nach Österreich).

In jedem Fall gilt aber der Tarif nur für die Frachtberechnung auf den Teilstrecken der Mitgliedstaaten und der durch sie gebildeten Gesamtentfernung.

Bei der Anwendung des Tarifs sind Frankreich und das Saarland

1) Der Übergangstarif in der Gültigkeit vom 1.5.1955 bis 30.4.1956 enthielt bezüglich seiner Anwendung auf den Verkehr über Nichtmitgliedstaaten abweichende Bestimmungen.

wie e i n Mitgliedstaat zu behandeln, weil zwischen der SNCF und der EdS Tarifgemeinschaft besteht; in der Durchführung durch das Saarland von oder nach Frankreich gilt also die Summe der saarländischen und französischen Strecke als e i n e Teilstrecke für die Frachtberechnung des internationalen Transports. Im Verkehr zwischen Frankreich und dem Saarland sind die nationalen Binnentarife anzuwenden.

Durch die Einführung der direkten internationalen Montantarife entfielen die bisher im Verkehr zwischen den Mitgliedstaaten angewandten Ausfuhr-, Einfuhr- und Transittarife sowie bereits geschaffene Verbandstarife für den Brennstofftransport, von denen allerdings einige durch die besonderen EGKS-Tarife ersetzt wurden.

Maßgebend für die Beförderung der vom Montantarif erfaßten Güter sind neben den Bestimmungen dieses Tarifs auch das "Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr" (CIM) sowie die Bestimmungen der Binnentarife der beteiligten Eisenbahnen, sofern sie nicht den Vorschriften des EGKS-Tarifs und der CIM widersprechen.

Die vorgenannten Bestimmungen sind in Heft 1, Teil I (Allgemeine Bestimmungen und Grundsätze für die Frachtberechnung) und Teil II (Güterverzeichnis mit Angabe der anzuwendenden Frachttafeln sowie alphabetisches Warenverzeichnis) des EGKS-Tarifs festgelegt. Heft 2 enthält die Frachttafeln für Brennstoffe und Erz, Heft 3 die Frachttafeln für Eisen- und Stahlerzeugnisse sowie für Schrott.

Aus den Frachttafeln lassen sich die Teilfrachten für eine bestimmte nationale Teilstrecke bei gegebener Gesamtentfernung des internationalen Transports ermitteln. Da aber die Berechnung einer Teilfracht die Kenntnis der Gesamtentfernung $d_1 + d_2$ voraussetzt, also für einen bestimmten Beförderungsfall außer der Transportentfernung im Versandland auch die Länge der Strecke im Empfangsland und umgekehrt bekannt sein muß, war es notwendig, einen besonderen Entfernungszeiger für den gesamten Bereich der Montanunion herauszugeben.¹⁾ Er enthält zum ersten Mal Tabellen mit den kilometrischen Entfernungen von allen Bahnhöfen der EGKS zu allen Grenzübergangspunkten innerhalb der Gemeinschaft,

1) Anlage II zu Teil I des EGKS-Tarifs.

so daß durch Addition der so zu ermittelnden nationalen Teilstrecken die Länge jeder denkbaren internationalen Gesamtstrecke im Gebiet der Montanunion bestimmt werden kann.

Da der EGKS-Tarif -wenigstens in der deutschen Ausgabe- die Frachttafeln aller Mitgliedstaaten für die einzelnen Montangüter beinhaltet und jeder größere Bahnhof eine Ausgabe des Tarifs vorliegen hat, kann jeder Verkehrsnutzer bei seiner nächsten Bahnstation die internationale Gesamtfracht für jede beliebige Verkehrsverbindung innerhalb des gemeinsamen Marktes durch Anstoß der aus den Frachttafeln zu entnehmenden nationalen Teilfrachten ermitteln.

Sämtliche Frachttafeln sind nach dem gleichen Schema gestaltet: Die horizontalen Reihen bilden die Staffelung des Frachtsatzes je t nach Maßgabe der Gesamtentfernung bei gegebener Teilentfernung, wofür der Kopf der Tabelle in Gesamtentfernungsstufen eingeteilt ist; die senkrechten Reihen weisen die Frachtsätze für die zu durchlaufende Teilstreckendistanz innerhalb der jeweils gleichen Gesamtentfernungsstufe aus. Die nationale Teilentfernung vom Versand- oder Empfangsort bis zum Grenzübergangsort und die internationale Gesamtentfernung werden aus dem gemeinsamen Entfernungsanzeiger festgestellt. Der gültige Frachtsatz ist dann aus der anzuwendenden Frachttafel im Schnittpunkt der betreffenden Gesamtentfernungsstufe und der gegebenen Teilentfernung abzulesen. Die Frachtsätze für die nationale Teilstrecke sind stets in der entsprechenden Landeswährung pro Tonne angegeben.

Beispiel für den Aufbau einer Frachttafel des EGKS-Tarifs:
(Frachtsätze für ausgewählte Entfernungen)

Deutsche Frachttafel Nr.102 nach dem Tarifstand ab 1.5.1956

Gesamt- strecke	0-100	150	200	250	300	361 u.mehr km
Teilstrecke km	DM/t	DM/t	DM/t	DM/t	DM/t	DM/t
1-5	1.30	1.30	1.30	1.30	1.20	1.20
10	1.70	1.70	1.70	1.60	1.60	1.50
50	5.00	4.80	4.50	4.30	4.00	3.80
100	9.10	8.70	8.10	7.70	7.10	6.60
200			15.20	14.40	13.30	12.30
300					19.40	18.00
500						25.00
1000						33.50
1200						37.00

Der direkte internationale Tarif der EGKS enthält für den Brennstofftransport innerhalb der Gemeinschaft insgesamt 17 Frachttafeln. Jede Frachttafel baut nach den Grundsätzen der Formel C auf einem bestimmten nationalen Binnentarif auf, in den meisten Fällen dem nationalen Regeltarif für die einzelnen Brennstoffarten. Nachfolgend wird eine Übersicht über Art und Zahl der in jedem Mitgliedstaat gültigen Frachttafeln und die ihnen jeweils zugrunde liegenden Binnentarife gegeben:

<u>EGKS-Tarif¹⁾</u>		<u>Zugrundeliegender Binnentarif²⁾</u>	
I. <u>Deutschland</u>			
Frachttafel	101	Klasse Fk	
"	102	AT 6 B 1	
II. <u>Belgien</u>			
Frachttafel	201	Tarif 201/Barème A (früher: Klasse 9)	
"	202	Tarif 202/Barème A (früher: Klasse 7)	
III. <u>Frankreich</u>			
Frachttafel	301	Tarif 7, Kap.1,	Barème Eur. 901
"	302	" 7, " 3, § I,	" " 902
"	303	" 7, " 3, §II,	" " 903
"	304	" 7, Kap.1,	" " 904
"	305	" 7, " 3, § I,	" " 905
"	306	" 7, " 3, §II,	" " 906
IV. <u>Italien</u>			
Frachttafel	401	Klasse 612 (früher: Klasse 78/Steinkohlen)	
"	402	" 616 (früher: Klasse 85/Braunkohlen)	
"	403	" 610 (früher: Klasse 84/Koks)	
V. <u>Luxemburg</u>			
Frachttafel	501	Generaltarif CECA, Barème 610	
		(früher: Klasse 4 / Kohlen)	
"	502	Generaltarif CECA, Barème 620	
		(früher: Klasse 4 / Koks)	
VI. <u>Niederlande</u>			
Frachttafel	601	EGKS-Tarif, Barème A (früher: Klasse D)	
"	602	EGKS-Tarif, Barème B (früher: Klasse C)	

1) Erläuterung: Die Frachttafeln sind nach einem bestimmten System nummeriert: Die erste Ziffer stellt die jeder Eisenbahnverwaltung zugeordnete Nummer dar (DB = 1; SNCB = 2; SNCF = 3; FS = 4; CFL = 5; NS = 6). Die zweite Ziffer kennzeichnet die Güterkategorie (Brennstoffe und Erz = 0; Stahl, Eisen u. Schrott = 5). Die dritte Ziffer dient der fortlaufenden Nummerierung der Frachttafeln der einzelnen Eisenbahnverwaltungen.

2) Ab 1.5.1955 haben die meisten Eisenbahnverwaltungen die Bezeichnung ihrer Brennstoff-Binnentarife geändert. Vergl. hierzu die Ausführungen unter § 13 II dieser Untersuchung.

Tabelle 10

Verzeichnis der für den internationalen Transport von Kohlen, Koks und Briquets innerhalb der EGKS anzuwendenden Frachttafeln des direkten Montantarifs

Anzuwendende Frachttafel für den Frachtberechnungsabschnitt

Brennstoffart	Geltungs- bereich	Deutsch- land	Belgien	Frankreich u. Saarland	Italien	Luxem- burg	Nieder- lande
I. Steinkohlen¹⁾							
A		101	201	301	401	501	601
B		102	201	302	401	501	601
C		102	201	303	401	501	601
II. Stein- und Braun- kohlenbriketts							
A		101	201	301	401/402 ²⁾	501	601
B		102	201	301	401/402	501	601
C		102	201	302	401/402	501	601
III. Steinkohlenkoks							
A		101	202	304	403	502	602
B		102	202	305	403	502	602
C		102	202	306	403	502	602

1) Alle Arten von Steinkohlen, ausgenommen gemahlene und gepulverte Steinkohlen, für die in Frankreich einheitlich die Frachttafel 301 in allen Geltungsbereichen anzuwenden ist.

2) Jeweils Frachttafel 401 für Steinkohlenbriketts und 402 für Braunkohlenbriketts.

Es bedeutet: A = gültig von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen

B = anwendbar von einem Bahnhof, der unmittelbar eine Zeche (Grube) oder eine Kokerei (bei Briketts eine Brikettfabrik) innerhalb der EGKS bedient

C = für Kohlen und Koks: anwendbar von einem Bahnhof, der unmittelbar eine Zeche (bei Koks eine Kokerei) innerhalb der EGKS bedient, nach einem Bahnhof, der unmittelbar ein Eisenwerk oder eine Grubenkokerei innerhalb der EGKS bedient, an die die Sendungen gerichtet sein müssen;
für Briketts: anwendbar von einem Bahnhof, der unmittelbar eine Zeche (Grube) innerhalb der EGKS bedient.

Für die Anwendung der einzelnen Frachttafeln auf den jeweiligen nationalen Frachtberechnungsabschnitt eines grenzüberschreitenden Transports sind weiterhin zwei Gesichtspunkte maßgebend:

- 1) Die zu befördernde Warenart;
- 2) Der Geltungsbereich des Tarifs; der Versandbereich oder/und der Empfangsbereich können begrenzt sein.

Zu 1) Die in den einzelnen Ländern abweichende Tarifiedifferenzierung nach der Brennstoffart ist weiterhin gegeben, selbst für die einzelnen Kohlen- und Koksarten bestehen nach wie vor Unterschiede in der Tarifierung. Während die deutschen Frachttafeln des EGKS-Tarifs Stein- und Braunkohlen sowie deren Briketts und Koks tarifarisch gleich behandeln und nur nach dem Geltungsbereich unterscheiden, nehmen die Eisenbahnen der anderen fünf Mitgliedstaaten immer noch eine unterschiedliche Frachtberechnung für Kohle und Koks vor; die italienische Eisenbahn stuft darüber hinaus Braunkohlen niedriger ein als Steinkohlen, ebenso deren Briketts, während der Koks beider Brennstoffarten gleich behandelt wird. Die in § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen geforderte und noch ausstehende Harmonisierung der Frachten und Beförderungsbedingungen wird hier zu Änderungen führen müssen.

Da in den Gemeinschaftsländern für die einzelnen Stein- und Braunkohlenarten ebenso wie für die Briketts- und Koksarten sehr unterschiedliche Bezeichnungen bestanden, mußte mit der Erstellung des direkten internationalen EGKS-Tarifs eine einheitliche Nomenklatur geschaffen werden, um die richtige Einstufung der Brennstoffarten und -sorten in die Tarifgruppen sicherzustellen. Dieses einheitliche Warenverzeichnis stellt bereits einen Akt der Harmonisierung dar und bringt eine wesentliche Erleichterung für die Verkehrsnutzer im zwischenstaatlichen Brennstoffaustausch.¹⁾

Zu 2) Der EGKS-Tarif unterscheidet einheitlich drei Typen von Geltungsbereichen:

- a) Allgemeiner Versand- und Empfangsbereich: Die entsprechenden Frachttafeln gelten von allen Bahnhöfen nach allen Bahnhöfen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft.

1) Güterverzeichnis in Heft 1, Teil II des EGKS-Tarifs.

- b) Begrenzter Versandbereich, allgemeiner Empfangsbereich: Die entsprechenden Frachttafeln sind nur anwendbar für Sendungen von einem Bahnhof, der unmittelbar eine Zeche oder für Brikettsendungen unmittelbar eine Brikettfabrik und bei Kokssendungen unmittelbar eine Kokerei innerhalb der EGKS bedient, nach allen Bahnhöfen.
- c) Begrenzter Versand- und begrenzter Empfangsbereich: Die Frachttafeln sind nur gültig für Sendungen von einem Bahnhof, der unmittelbar eine Zeche oder Kokerei innerhalb der EGKS bedient, nach einem Bahnhof, der unmittelbar ein Eisenwerk, eine Grubenkokerei oder bei Brikettsendungen auch eine Zeche innerhalb der EGKS bedient, an die die Sendungen gerichtet sein müssen.

Welche Frachttafeln in den einzelnen Gemeinschaftsländern beispielsweise für die Beförderung von Stein- und Braunkohlen, deren Briketts und Koks anzuwenden sind, vermittelt Tabelle 10.

Aus dieser Übersicht ist folgendes zu entnehmen: Die Deutsche Bundesbahn differenziert bei der Frachtberechnung nur nach Maßgabe des Geltungsbereichs; bei allgemeinem Versand- und Empfangsbereich wird grundsätzlich der "Regeltarif" 101 angewandt, während der "Ausnahmetarif" 102 nur bei begrenztem Versandbereich gilt.- Im Gegensatz hierzu tarifieren die belgische, italienische, luxemburgische und niederländische Eisenbahn wie auch im Binnenverkehr nicht nach dem Geltungsbereich, sondern nur nach der Brennstoffart Kohle und Koks, wobei Koks zu einem höheren Satz abgefahren wird. Den Mittelweg beschreiten die französischen und saarländischen Eisenbahnen, die sowohl nach der Brennstoffart als auch nach dem Geltungsbereich unterscheiden: Die Tarife 301-303 dienen der Beförderung von Stein- und Braunkohlen und deren Briketts, während die höheren Tarife 304-306 dem zwischenstaatlichen Kokstransport vorbehalten sind. Die beiden ersten Frachttafeln jeder Gruppe (301 und 304) sind die Regeltarife für den Verkehr im allgemeinen Versand- und Empfangsbereich.

Die beiden französischen Frachttafeln 302 (Kohlen) und 305 (Koks) enthalten nur Frachtsätze für eine französische Teilentfernung bis 25 km. Sie beruhen auf dem früheren Binnentarif No.7, Kap.3, § 1 der SNCF, der gegenüber Kap.1 ermäßigte Frachtsätze bis 25 km enthielt, um die Brennstoffe von der allgemein berechneten Mindestentfernung von 25 km auszunehmen. Dieses Kap.3 war ur-

sprünglich nur für unmittelbar von französischen Kohlengruben versandte Brennstoffe anwendbar; es wurde als diskriminierend erkannt und durch Beschluß Nr.20 des Sachverständigenausschusses ab 15.9.1953 auf die unmittelbar von allen Kohlengruben der Gemeinschaft versandte Brennstoffe ausgedehnt. Die somit weiterbestehenden ermäßigten Frachtsätze gegenüber Kap.1 des Tarifs No.7 mußten aus diesem Grund in Form einer besonderen Frachttafel für Kohle und Koks in den allgemeinen EGKS-Tarif übernommen werden. Für die Entfernungen über 25 km verweisen diese Tarife auf die Sätze der nach Kap.1 gebildeten Frachttafeln 301 (Kohle) und 304 (Koks).

Bei der Berechnung der Teilstreckenfracht für eine Durchfuhrsendung zwischen zwei trockenen Grenzübergangspunkten sind die in den Frachttafeln ausgewiesenen Sätze um einen im einzelnen genannten Betrag zu verringern, der in jedem Fall der halben Abfertigungsgebühr entspricht, da Durchfuhrländer der EGKS keine Abfertigungsgebühr erheben dürfen.

Die französischen Bahnen berechnen bei Anwendung jeder ihrer Frachttafeln neben der Fracht eine Einschreib- und Stempelgebühr in Höhe von 80 Fr. für jeden Frachtbrief.

Eine einheitliche Differenzierung der Frachtsätze nach Gewichtsklassen, also nach Haupt- und Nebenklassen nimmt der EGKS-Tarif für Brennstoffe nicht vor.¹⁾ Die Frachttafeln enthalten jeweils nur Frachtsätze für e i n e Gewichtsklasse, die in der Frachttafel jeweils besonders genannt ist. Diese Harmonisierungsfrage erwies sich bei den Tarifen für Kohle und Erz nicht als vordringlich, da im grenzüberschreitenden Verkehr nur größere Mengen aufgegeben werden und somit nur die Frachtsätze für die Hauptklassen praktische Bedeutung haben. Eine Abweichung von der Regelung im Binnenverkehr Deutschlands, Italiens und der Niederlande, wo 15 t die Hauptklasse bilden, erfolgt indessen bei den Lade-

1) Dagegen ergab sich die Notwendigkeit einer Harmonisierung der Nebenklassenzuschläge für Eisen- und Stahlerzeugnisse und Eisenschrott, wofür einheitlich vier Klassen festgelegt sind: Eine 20 t-, 15 t-, 10 t- und 5 t-Klasse. Die Frachtsätze für die 15, 10 und 5 t-Klasse ergeben sich durch Multiplikation der Frachtsätze für 20 t mit den in den Frachttafeln angegebenen Erhöhungskoeffizienten. Diese Koeffizienten gelten einheitlich für sämtliche Gemeinschaftsländer mit Ausnahme Deutschlands, das vorläufig noch abweichende Koeffizienten anwendet, weil die vereinheitlichten Zuschläge höher sind als die zur Zeit geltenden. Durch die Anpassung an die einheitlichen Zuschläge befürchteten die deutschen Sachverständigen empfindliche Rückwirkungen auf die Koordination der Verkehrsmittel.

gewichtsbestimmungen durch einheitliche Festsetzung der Hauptklassen von 20 t für Kohlen und 15 t für Koks.¹⁾

Die Ladegewichtsbestimmungen weichen von denen der Binnentarife ab. Die Fracht wird für jeden Wagen getrennt berechnet, wobei das wirkliche Gewicht zugrunde zu legen ist. Mindestens sind jedoch zu berechnen:

- a) Für Brennstoffe mit Ausnahme von Koks 20 Tonnen oder das Ladegewicht des verwendeten Wagens, falls dieses niedriger als 20 t ist;
- b) Für Koks: 15 Tonnen oder das um 25% gekürzte Ladegewicht des verwendeten Wagens, falls dieses niedriger als 20 t ist.

Für die Frachtdifferenzierung nach der Beförderungsmenge (große Mengenstaffel) sind im EGKS-Tarif keine einheitlichen Vereinbarungen getroffen. Die Klärung dieser Fragen, denen eine erhebliche Bedeutung gerade im zwischenstaatlichen Brennstoffverkehr zukommt, wird das Ergebnis der Harmonisierungsmaßnahmen des dritten Untersuchungsabschnitts bringen.

Demnach sind auch die in den Binnentarifen der Mitgliedstaaten für Sendungen in geschlossenen Zügen oder Zuggruppen vorgesehenen Bestimmungen auch im EGKS-Tarif übernommen worden. Das gilt im wesentlichen für die belgischen sowie die französisch-saarländischen Eisenbahnen, bei denen die Frachtdifferenzierungen aufgrund der Transportmenge und Ermässigungen für regelmässig verkehrende Züge stark ausgeprägt sind,²⁾ während die deutsche Eisenbahn keine derartigen Vergünstigungen kennt.

Die belgischen Eisenbahnen gewähren beispielsweise innerhalb des Geltungsbereichs ihrer Frachttafeln des EGKS-Tarifs für Massensendungen Ermässigungen, die für Stein- und Braunkohlen und deren Briketts bei Auflieferung in Wagengruppen bis 10% und bei Auflieferung in geschlossenen Zügen bis 20% (bei 900 t) auf die Frachtsätze für Einzelwagen erreichen. Die Differenzierung

1) Die Festsetzung von 20 t als Hauptwagenladungsklasse dürfte den tatsächlichen Verhältnissen auch bei der Deutschen Bundesbahn entgegenkommen, denn der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium stellt in seinen Vorschlägen zur Reform des Deutschen Eisenbahngütertarifs vom 12.5.1953 auf S.11 fest, daß 85% der O-Wagen der DB ein Ladegewicht von 20 t und mehr haben und das durchschnittliche Ladegewicht 21,2 t beträgt.

2) Vergl. die Übersicht über Brennstoff-Binnentarife in § 5 der vorliegenden Untersuchung.

für Kokstransporte in geschlossenen Zügen ist außerdem von der Art der Regelmässigkeit der Transporte abhängig. Die Ermässigung beträgt hier beispielsweise bei täglich verkehrenden Zügen von 900 t 35% auf die Sätze für Einzelwagen.

Die französisch-saarländischen Eisenbahnen gewährten bis zum 31.12.1956 zunächst eine Ermässigung von 10% auf die Frachtsätze für Einzelwagen, sofern die Sendungen nach den Bestimmungen des für geschlossene Züge geltenden Tarifs 103 Kap.1 befördert werden.

Für Sendungen, die nach dem EGKS-Tarif in Privatwagen aufgegeben werden, gelten die in den Binnentarifen der Eisenbahnen der Mitgliedstaaten enthaltenen Bestimmungen. Für Sendungen in Privatwagen auf den Strecken der SNCF oder/und der EdS gilt zusätzlich eine besondere Regelung.¹⁾

Die Nebengebühren und die Unterwegskosten, insbesondere die Grenzabfertigungsgebühren, sind in den im Montantarif ausgewiesenen Frachtsätzen nicht eingerechnet; sie werden nach den Bestimmungen der Binnentarife der beteiligten Eisenbahnverwaltungen erhoben.

II. Die besonderen Montantarife

Neben dem allgemeinen Montantarif bestehen einige besondere internationale Tarife der EGKS. Sie sind nur zum Teil Ausnahmetarife im üblichen Sinn. Einige übernehmen die billigeren Frachtsätze eines anderen Leitungsweges, stellen damit also Wettbewerbstarife gegenüber anderen Eisenbahnverwaltungen dar. Die Mehrzahl dieser besonderen Tarife ist zu dem Zweck erstellt worden, Sendungen in geschlossenen Wagengruppen durch Frachtermässigungen zu begünstigen. Grundsätzlich sind sie ebenfalls nach dem Prinzip der Formel C erstellt und beziehen sich nur auf bestimmte zwischenstaatliche Verkehrsverbindungen innerhalb des gemeinsamen Marktes, in denen ein regelmässiger Massentransport von Brennstoffen stattfindet,²⁾ gelten also vielfach nur für eine einzige Relation mit begrenztem Versand- und Empfangsbereich.

Sämtliche besonderen EGKS-Tarife unterscheiden sich äußerlich vom allgemeinen Montantarif dadurch, daß sie Stationsfrachtsätze

1) Vergl. Heft 1, Teil I B, Ziff. 12 des Montan-Tarifs.

2) Für Eisen- und Stahlerzeugnisse bestehen ebenfalls solche besonderen EGKS-Tarife.

für die Gesamtentfernung, einheitlich ausgerechnet in der Währung des Bestimmungslandes, ausweisen, während die Frachttafeln des für alle Verkehrsverbindungen gültigen allgemeinen Montanttarifschnittsätze für die Teilentfernung von bzw.nach der Grenze jeweils in der Landeswährung enthalten.

Einige dieser Sondertarife entstanden in Form von Verbandstarifen zur Beseitigung einer Diskriminierung im ersten Tarifbeeinflussungsstadium, ohne aber damals schon den Frachtenbruch aufzuheben; am 1.5.1955 wurden diese Tarife dann der Formel C angepaßt. Im Verlauf des Jahres 1955 wurden einige Sondertarife aufgehoben; die übrigen wurden wegen der endgültigen Herabsetzung der Abfertigungsgebühren auf je die Hälfte nach Ablauf der Einführungszeit zum 1.5.1956 neu herausgegeben.

Die Ende 1956 bestehenden besonderen EGKS-Tarife für den Brennstoffverkehr sind in der folgenden Übersicht aufgeführt unter gleichzeitiger Angabe der zugrundeliegenden Binnentarife und des Einführungsdatums:

Tarif Nr.	Güterart und Relation	Zugrundeliegende Binnentarife Deutschland	Beteiligte Länder	gültig ab
1301	Steinkohle und Koks vom Ruhr u. Aachener Gebiet nach Lothringen	AT 6 B 1	Belgien: Tarif 201/202 Frankreich: Tarif 7, Kap.3, § II	1.5.55
1701	dto.nach der Saar	6 B 1	Saar: No.7, Kap.3, § II	1.5.55
1501	Koks vom dto.nach Luxemburg (Hütten)	6 B 1	Belgien: Tarif 202 Holland: Barème B, Luxembg.: Barème 620	1.5.55
1502	Braunk.Briketts vom Rhein.Braunk. Gebiet nach Luxbg.	6 B 1	Belgien: Tarif 201 Luxembg.: Barème 610	1.5.55
1503	Steink.u.Koks vom Ruhr-u.Aachener Gebiet nach Luxembg.	6 B 1	Belgien: Tarif 201/202 Holland: Barème A/B Luxbg. : Barème 610/620	1.11.56
1201	dto.nach Belgien	6 B 1	Holland: Barème A/B Belgien: Tarif 201/202	1.8.55
1302	Steink.vom Aachener Gebiet nach Frankreich	6 B 1	Belgien: Tarif 201 Holland: Barème A Frankr.: No.7, Kap.1	1.10.56
2301/ 6301	Mineralische Brennstoffe von Belgien u.Niederlande nach Frankreich	- - -	Holland: Barème A/B Belgien: Tarif 201/202 Frankr.: Hütten: No.7, Kap.3, § II Andere: No.7, Kap.1	1.5.55

Erläuterungen zur vorstehenden Übersicht:¹⁾

Sämtliche EGKS-Tarife, die für eine Verbindung nach Frankreich oder dem Saarland gelten (Tarife Nr. 1301, 1701, 2301/6301)²⁾, beziehen in den Teilfrachten auf den französischen und saarländischen Strecken für Sendungen in geschlossenen Zügen 2/3 der Ermässigung ein, die der französische Tarif No. 103 gewährt. Diese direkten Tarife stellen damit die Anschlußtarife der bereits am 1.11.1954 als Entdiskriminierungsmaßnahme in Kraft gesetzten Wagengruppentarife dar und wurden ab 1.5.1955 bzw. 1.5.1956 auf die Formel C umgestellt. Da sie noch nicht die volle Ermässigung des Tarifs 103 wie im französischen Binnenverkehr zur Verfügung stellen, können sie nicht als endgültige Regelung betrachtet werden; die völlige Gleichstellung mit dem französischen Binnenverkehr hinsichtlich der großen Mengenstaffel wird erst im Zusammenhang mit der Harmonisierung der Beförderungsbedingungen zu erwarten sein. Unter Umständen werden dann aber auch für die deutschen Teilstrecken Ermässigungen für geschlossene Züge gewährt werden müssen.

Der Tarif 1301 für Steinkohle und Koks von verschiedenen Bahnhöfen des Ruhr- und Aachener Gebiets nach Lothringen übernimmt darüber hinaus für den in der Mehrzahl der Verbindungen vorgeschriebenen Leitungsweg über das Saargebiet (Palzem/Nennig) oder Luxemburg (Igel/Mont-Saint-Martin) die billigeren Frachtsätze, die sich über die belgischen Strecken errechnen. Sowohl der Tarif 1301 als auch der Tarif 1701 enthalten nur Frachtsätze für Sendungen in geschlossenen Zügen oder Zuggruppen. Beide Tarife

1) Diese Erläuterungen wie auch die Angabe der in der vorstehenden Übersicht genannten Binnentarife, die den einzelnen EGKS-Tarifen zugrunde liegen, beruhen zum Teil auf Auskünften der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle, Essen.

2) Sämtliche EGKS-Sondertarife sind mit vierstelligen Nummern nach einem bestimmten System versehen. Die erste Ziffer dieser Nummern kennzeichnet stets das Versandland und die zweite Ziffer das Bestimmungsland, während die beiden letzten Ziffern die Nummerierung des Tarifs innerhalb einer Serie angeben. Für die Gemeinschaftsländer und deren Eisenbahnverwaltungen wurden folgende Kennziffern festgesetzt:

Deutschland (DB):	1	Belgien (SNCB):	2	Frankreich (SNCF):	3
Italien (FS):	4	Luxemburg (CFL):	5	Niederlande (NS):	6
Saarland (EdS):	7				

gewähren außerdem für die französische und saarländische Strecke Abschläge für Gruppensendungen in Privatwagen und Regelmässigkeitsprämien.

Der erst am 1.10.1956 eingeführte Tarif 1302 (Nr.466b des deutschen Tarifverzeichnisses) ist ein reiner Wettbewerbstarif; er übernimmt die billigeren Frachtsätze des gebrochenen Bahn-Wasserweges über Maastricht/Givet für Sendungen an Gasanstalten im Raum von Paris. Auch der ab 1.8.1955 gültige Tarif 1201 für Kohlen- und Kokssendungen vom Ruhr- und Aachener Gebiet nach Belgien enthält Wettbewerbssätze, allerdings nur gegenüber der Strecke einer anderen Eisenbahnverwaltung, indem für den vorgeschriebenen Leitungsweg über Aachen-Montzen die billigeren Frachtsätze übernommen sind, die sich über die holländischen Strecken errechnen. Der Tarif gilt sowohl für Einzelwagen als auch für Gruppensendungen zu 60 t oder 120 t, für die eine ermässigte Fracht erhoben wird.

Die drei von deutschen Kohlenrevieren nach Luxemburg geltenden Tarife, die mit Ausnahme des Versandbahnhofes Alsdorf den Leitungsweg über die deutsch-luxemburgische Grenzstation Igel/Wasserbillig vorschreiben, übernehmen für diesen Weg die billigeren Frachtsätze, die sich bei Beförderung über die holländisch-belgischen Strecken ergeben.

Der ausschließlich für die Koksversorgung der luxemburgischen Hüttenwerke Belval, Differdange, Dommeldange, Dudelange, Esch-sur-Alzette und Rodange bestimmte und nur für Gruppensendungen anwendbare Tarif 1501 ist der Nachfolgetarif des am 6.10.1950 gültig gestellten deutsch-luxemburgischen Verbandstarifs.¹⁾ In jenem Verbandstarif galten die in luxemburgischer Währung ausgerechneten Frachtsätze sowohl für Sendungen in Einzelwagen als auch für Gruppensendungen und geschlossene Züge. Sie betrugen am 1.1.1953 für die Verkehrsverbindung

von Gelsenkirchen Hbf. nach

Belval-Usines	356,60 lfrs/t	Dudelange-Usines	354,10 lfrs/t
Differdange	340,40 "	Esch-sur-Alzette	363,40 "
Dommeldange	344,70 "	Rodange	328,30 "

Da auch belgische Kokereien nach Luxemburg liefern, wurde infolge einer Änderung der für den Kokstransport von belgischen Kokereien

1) Vergl. § 5, VII, Ziff.3 der vorliegenden Untersuchung.

nach den luxemburgischen Hütten anwendbaren belgischen Spezialtarife 1.1101 und 1.1131 aus Wettbewerbsgründen eine Neuausgabe des deutsch-luxemburgischen Verbandstarifs notwendig. Sie erfolgte am 17.6.1953 in der Weise, daß sowohl die Mengenfrachtsätze des belgischen Tarifs 1.1101 mit seiner Staffelung für geschlossene Züge von 450 - 900 t als auch die 60 t-Sätze des Tarifs 1.1131 für den Wettbewerbsweg Aachen-West/Montzen gegenüber dem Leitungsweg Igel/Wasserbillig bei der Frachtgestaltung berücksichtigt wurden. Der geänderte Verbandstarif enthielt deshalb neben den Frachten für Einzelwagen ermäßigte Sätze für Gruppensendungen von 450 t bis 810 t, so daß sich die Frachtsätze ab 17.6.1953 unter Berücksichtigung eines von früher 1 DM = 11,90 lfrs auf 12,05 lfrs erhöhten Umrechnungskurses wie folgt stellten:¹⁾

F r a c h t s ä t z e in lfrs/t

Von Gelsenkir- chen Hbf.nach	Einzel- wagen	450 t	540 t	630 t	720 t	810 t
Belval-Usines	366,90	365,30	363,30	361,30	360,30	356,30
Differdange	371,10	349,10	347,10	345,10	344,10	340,10
Dommeldange	346,60	für geschlossene Züge gleicher Frachtsatz, da Leitungsweg gleich Frachtberechnungsweg				
Dudelange	356,10					
Esch-sur-Alzette	366,90	366,90	366,90	366,90	366,90	363,10
Rodange	359,--	337,--	335,--	333,--	332,--	328,--

Der jetzt für diese Relation ab 1.5.1956 gültige direkte EGKS-Tarif 1501 enthält keine Frachtsätze mehr für Einzelwagen; ferner ist die Einteilung der Gewichtsguppen geändert. Außerdem werden regelmäßig aufgegebenene Gruppensendungen verbilligt, und zwar bei wöchentlich drei Sendungen um 2 - 2,6% und bei täglicher Aufgabe um 4 - 4,5% gegenüber den Sätzen für unregelmässige Lieferungen. Nach dem Tarif 1501 ergeben sich nun folgende Frachten:

Frachtsätze in lfrs/t

Von Gelsenkirchen Hbf. nach:	für unregelmäßige Gruppensendungen von				
	500 t	600 t	700 t	800 t	900 t
Belval-Usines	300,50	298,50	297,50	295,50	292,50
Differdange	277,40	275,40	274,40	272,40	269,40
Dudelange	329,50	327,50	326,50	324,50	321,50
Esch-sur-Alzette	300,50	298,50	297,50	295,50	292,50
Rodange	272,60	270,60	269,60	267,60	264,60

Bei einem Vergleich der Frachtsätze des EGKS-Tarifs 1501 mit dem Verbandstarif vom 17.6.1953 ergeben sich Frachtsenkungen bis etwa 20% durch die Anwendung der Formel C. -

1) Nach Angaben der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle, Essen.

IV. Teil

Ergebnisse der Einführung direkter internationaler
 =====
 Brennstofftarife in der Europäischen Gemeinschaft
 =====

Die ab 1. Mai 1955 eingeführten direkten internationalen Montan-
 tarife erfüllen den ihnen vom EGKS-Vertrag zugewiesenen Zweck
 und beseitigen den Frachtenbruch an der Grenze, der bislang eine
 Frachtverteuerung des zwischenstaatlichen Verkehrs gegenüber dem
 vergleichbaren Binnenverkehr verursacht hat. Damit ist der von
 der Hohen Behörde mit Vorrang bedachten juristischen Forderung
 nach Gleichbehandlung von nationalem und internationalem Verkehr
 weitgehend Genüge getan. Zugleich aber -und nicht nur als "Neben-
 produkt"- fallen mit der Beseitigung des Frachtenbruchs Auswir-
 kungen ökonomischer Art an, die sämtlich ihre Ursache in einer
 Frachtsenkung gegenüber der Ausgangslage finden. Diese erwünsch-
 ten oder unerwünschten Rückwirkungen lassen sich grob in zwei
 große Gruppen scheiden: Einmal die Veränderungen in den Absatz-
 und Wettbewerbsverhältnissen der einzelnen Lieferstandorte und
 zum anderen rein verkehrspolitische Auswirkungen auf die Verkehrs-
 träger. In dieser Reihenfolge sollen die möglichen Ausstrahlungen
 der direkten Brennstofftarife nun einer Analyse unterzogen werden.
 Es darf jedoch nicht übersehen werden, daß etwa feststellbare
 Veränderungen in den beiden des methodischen Vorgehens wegen ge-
 trennten Bereichen sich gegenseitig beeinflussen, und daß sie
 insgesamt gesehen weitere Rückwirkungen auf alle Bereiche der
 Volkswirtschaft, also letztlich auf die Produktivität im gemein-
 samen Markt hervorzurufen geeignet sein können.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß die unzureichend
 vorhandenen und veröffentlichten Statistiken nur eine annähernde
 Aussage über die Wirkungen der Einführung direkter Tarife gestat-
 ten, vor allem auch hinsichtlich der Feststellung von Einflüssen
 auf die Verkehrsträger. Eine hinlänglich genaue quantitative
 Erfassung der Wirkungen auf die Montanindustrie und erst recht
 auf die gesamten Bereiche der integrierten Volkswirtschaften würde
 das Bestehen ausgedehnter volkswirtschaftlicher Gesamtrechnungen
 voraussetzen.¹⁾

1) Darauf weist auch der Wissenschaftliche Beirat beim BWM in
 Ziff. 5 des Gutachtens vom 20.11.1954 besonders hin.

§ 12 Einflüsse auf die Absatzbereiche der Kohlenreviere

I. Theoretisch abzuleitende Ergebnisse

1. Die zunächst anzustellende Untersuchung der Auswirkungen der direkten Montantarife auf die Konkurrenzlage der einzelnen Standorte der Kohlenförderung im gemeinsamen Markt geht davon aus, daß -theoretisch gesehen- sich um jeden Produktionsstandort in einem Binnenmarkt kreisförmige Linien ansteigender Ortspreise und damit abnehmender Nachfragemenge, sogenannte Preistrichter, lagern, die auf einer Linie gleicher Ortspreise zusammentreffen.¹⁾ Sofern die politischen Grenzen des Wirtschaftsraums zugleich Währungs-, Zoll- und Frachtgrenzen darstellen, erfahren diese Absatzkreise hier Verwerfungen.

Die jeweiligen Ortspreise setzen sich aus zwei Preiselementen zusammen: Einmal aus dem Produktionspreis am Erzeugungsort, der als Ortspreis bei der Entfernung 0 km (Basispreis) definiert werden kann; zum anderen aus den Absatzkosten, in erster Linie dem Beförderungspreis, der für den Transport des Gutes zum jeweiligen Verbrauchsstandort zu zahlen ist. Die Fracht stellt sich als Funktion der geographischen Lage des Verbrauchsortes zum Produktionsort dar; sie steigt mit zunehmender Entfernung an, und zwar bei Vorhandensein degressiver Entfernungsstaffeln in den Beförderungstarifen unterproportional zur Entfernung. Bei nichtdifferenziertem Basispreis ist das mit zunehmender Entfernung vom Produktionsort gegebene Ansteigen der Ortspreise innerhalb eines geschlossenen Marktes, also bei Fehlen von Zoll- und Währungsgrenzen, lediglich die Folge der Zunahme der Frachtkosten. Gleichwohl bestimmen der Basispreis, hier der Ab-Zeche-Preis und der Transportpreis zusammen die Wettbewerbsstellung sowohl der Kohlenreviere als auch der Brennstoffverbraucher.

2. Die Beseitigung des Frachtenbruches durch die Einführung der direkten Montantarife bewirkt eine Senkung der Transportpreise

1) In Wirklichkeit handelt es sich nicht um kreisförmige, sondern um unregelmäßige Gebilde mit weitgehender Überlagerung der Absatzgrenzen, verursacht unter anderem durch die nicht radiale Streckenführung der Eisenbahn, des möglichen Wassertransports und Tarifmanipulationen aller Art. - Vergl. hierzu die theoretische Analyse der Anpassungsprozesse für zwei Standorte der Eisen- und Stahlindustrie bei Jürgensen, Harald: Die westeuropäische Montanindustrie und ihr gemeinsamer Markt....., S.33 ff.

im zwischenstaatlichen Verkehr. Die Transportpreissenkung tritt aber effektiv erst von der Grenze an ein, denn im Binnenverkehr innerhalb der Staatsgrenzen gelten weiterhin die in ihrer Struktur im wesentlichen unveränderten nationalen Gütertarife, die allerdings zum größten Teil eine Niveauerhöhung erfahren haben. Die Frachtsenkung kommt also nur den Verbrauchern zugute, die in einem jenseits der Staatsgrenzen liegenden Absatzgebiet eines Kohlenreviers A ihren Standort haben. Das bedeutet keine Schlechterstellung der inländischen Verbraucher, sondern eine Gleichstellung der früher durch den Frachtenbruch benachteiligten Verbraucher in anderen Gemeinschaftsländern mit denen des Binnenmarktes. Handelspolitisch hat die Behebung des Frachtenbruchs an der Grenze der Tendenz nach die Wirkung einer Zollsenkung.

3. Die durch die direkten Brennstofftarife gegenüber der Ausgangslage bewirkte Frachtverbilligung ist innerhalb der Europäischen Gemeinschaft in ihrer absoluten Höhe nicht gleich. Ihr Ausmaß hängt ab von dem Niveau und dem Grad der Entfernungsstufung der auf einen internationalen Transport anzuwendenden Tarife. Bezogen auf das Gesamtgebiet der Gemeinschaft beträgt die Frachtsenkung bei den zwischenstaatlichen Brennstoffrelationen durchschnittlich 20%, gemessen an der Frachthöhe vor Beseitigung des Frachtenbruchs.

Auch relativ ist die Transportpreissenkung, bezogen auf den Verkehr zwischen den Gemeinschaftsländern, in den einzelnen Entfernungsstufen ab Grenzstation nicht gleich. Betrachtet man die Verkehrsrelation von einem Kohlenrevier A nach einem jenseits der Landesgrenze liegenden Absatzgebiet in einem Mitgliedstaat der EGKS, so beginnt die Frachtsenkung, -jeweils auf die Ausgangslage vor Beseitigung des Frachtenbruchs bezogen-, an der Grenze, steigt dann prozentual mit zunehmender Entfernung an und erreicht ihren absolut und relativ höchsten Betrag in der Entfernungsstufe, wo die auf der Gesamtentfernung beruhende Degressivität der direkten Tarife aufhört. Von der Entfernung an, von der der begrenzende Degressionskoeffizient (für Brennstoffe 0,7) wirksam wird, nimmt die internationale Fracht nur noch um einen der Summe der halben Abfertigungsgebühren der beteiligten Eisenbahnen entsprechenden Betrag gegenüber der früheren Frachthöhe ab.

Tabelle 11 Kohlenfrachtsenkungen durch die direkten internationalen Montanverträge für verschiedene Entfernungen in der Verkehrsrichtung Frankreich - Deutschland

		A. Vor Beseitigung des Frachtenbruchs am 30.4.1955		B. Nach Beseitigung des Frachtenbruchs am 1.5.1956		Differenz der Gesamtfracht A - B Absolut Relativ DM/t in v.H.	Ermässigung in v.H. des alten Orts- preises bei einem Ab- Zeche-Preis von 60.-DM/t
französische Vorlaufstrecke d ₁ = 100 km	Gesamt- Anschluss- strecke d ₂ km	franz. Teilfracht nach Tarif 7 Kap. 1 967 ffrs. = 11.60DM/t	deutsche Teilfracht nach 6 B 1 DM/t	franz. Teilfracht Tarif 301 DM/t	deutsche Teilfracht Tarif 102 DM/t		
50	150	6.00	17.60	9.10	4.80	13.90	3.70 20,9 4,8
100	200	10.00	21.60	8.60	8.10	16.70	4.90 22,7 6,0
250	350	18.50	30.10	7.60	15.40	23.00	7.10 23,6 7,9
500	600	25.90	37.50	7.20	25.00	32.20	5.30 14,1 5,4
800	900	30.70	42.30	7.20	29.80	37.00	5.30 12,5 5,2
1000	1100	34.70	46.30	7.20	33.50	40.70	5.60 12,1 5,2

Zur Erläuterung ist in Tabelle 11 ein praktisches Beispiel für Kohlenverkehre von einem 100 km von der Grenzstation entfernt liegenden Lieferstandort in Frankreich nach verschiedenen Entfernungen in Deutschland gerechnet, aus dem die unterschiedliche Höhe der Frachtsenkung sichtbar wird. Aus der Tabelle geht deutlich hervor, daß die Frachtsenkung ihr Höchstmaß bei etwa 350 km Gesamtentfernung erreicht, da die Degression der Gesamtdistanz ab Lieferort gemäß dem der EGKS-Frachttafel 102 zugrundeliegenden AT 6 B 1 von 360 km an aufhört.¹⁾

Je nach Länge der Vorlaufstrecke ist die Höhe der internationalen Fracht für bestimmte Entfernungen ab Grenzstation im Bestimmungsland verschieden. Wegen der zahlreichen Kombinationsmöglichkeiten der Teilentfernungen im grenzüberschreitenden Verkehr und der zugeordneten Frachten lassen sich auch keine allgemeingültigen Frachtsatzkurven der EGKS-Tarife aufstellen. Jede dieser Kurven könnte sich nur auf eine feststehende Vorlauf- oder eine konstante Nachlaufstrecke beziehen und jeweils nur die Frachtsatzentwicklung für die variable Teilstrecke zur Darstellung bringen.

Das Maximum der Transportkostensenkung am Ende der Degressionsentfernung bedeutet, daß hier der Anreiz zur Nachfragesteigerung bei unverändertem Basispreis am größten ist. Die geographische Lage dieser Orte ist in jedem Empfangsland eines grenzüberschreitenden Transports verschieden und hängt ab von dem Verhältnis der Teilstrecken einer gegebenen Relation und den Tarifen der Versand- und Empfangseisenbahn.

Gemessen am ursprünglichen Ortspreis vor Behebung des Frachtenbruchs ist die Frachtsenkung verhältnismäßig gering; sie beträgt dann etwa ein Drittel der durch Vergleich der Gesamtfrachten ermittelten Frachtdifferenz, also im Durchschnitt etwa 6 - 7%.²⁾

4. Raumpolitisch wirkt die Beseitigung des Frachtenbruchs in der Art der Formel C wie eine Verstärkung der Entfernungsstaffelung ab Grenzstation. Dadurch rücken die durch eine politische Grenze innerhalb des gemeinsamen Marktes bisher von einem Kohlenrevier A getrennten Verbraucher dem Lieferstandort ökonomisch näher. Da die Frachtsenkung für Transporte nach jeweils beiden Seiten eines Grenzüberganges eintritt, sie also jedem Lieferstandort in Bezug

1) Vergl. die Ausführungen unter § 10 der vorliegenden Untersuchung.

2) Vergl. hierzu das Beispiel in Tabelle 11.

auf das in einem anderen Mitgliedstaat gelegene Marktgebiet zugute kommt, erhöhen die direkten Montantarife ceteris paribus insgesamt die räumliche Geschlossenheit des gemeinsamen Marktes. Zugleich tritt eine Intensivierung des Wettbewerbs ein, und bei Annahme inhomogener Güter erfolgt eine Ausdehnung der Brennstoffmärkte oder/und eine verstärkte gegenseitige Durchdringung der Absatzräume von seiten der Lieferstandorte. Die direkten internationalen Tarife der EGKS haben damit eine den Wettbewerb fördernde Funktion.

Unterstellt man, daß die Standorte der Kohlenförderung und der Kohlenverbraucher vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes in den Grenzen ihrer Nationalwirtschaften kostenoptimal gelegen waren, so wurde durch die Entdiskriminierungsmaßnahmen der ersten Tarifeinflussungsetappe der Hohen Behörde wie auch durch die Durchrechnung der Entfernungsstaffel im grenzüberschreitenden Verkehr bei den direkten Tarifen das -wohlverstanden nur im nationalwirtschaftlichen Rahmen bestehende- räumliche Gleichgewicht gestört. Die Absenkung der Entfernungsstaffel stellt so einen Änderungsfaktor dar und löst theoretisch einen Prozeß der Umstrukturierung der Standorte aus in Richtung auf ein neues räumliches Gleichgewicht in den Grenzen des erweiterten, gemeinsamen Marktes.

Unmittelbare Wirkungen auf die Standortstruktur im gemeinsamen Markt sind aber aus der Einführung der direkten Tarife nicht zu erwarten, wie vermutlich auch nicht durch die übrigen wirtschaftspolitischen Eingriffe der Hohen Behörde.¹⁾ Einschneidende Veränderungen in den ersten Jahren nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes verhindern schon die Schutzbestimmungen des Abkommens über die Übergangsbestimmungen. Was im besonderen die Einflüsse der direkten internationalen Tarife auf das Standortbild der Kohlenwirtschaft betrifft, so unterbindet die Kompromißlösung der Formel C, vor allem die Begrenzung der Degressionskoeffizienten und die Vereinbarung von verschiedenen Sonderregelungen,

1) "Unter Berücksichtigung eines bestehenden Standortgerüsts ist es eben auch nach den durch einen gemeinsamen Markt hervorgerufenen Datenänderungen ökonomisch, Standorte trotz nunmehr bestehender relativer Ungunst nicht aufzulösen, weil diese Ungunst nicht groß genug ist, um den für ein beschränktes Gebiet bestehenden bleibenden relativen Vorteil aufzuheben und den Liquidierungsprozeß damit ökonomisch vertretbar zu machen." Jürgensen, Harald: Die westeuropäische Montanindustrie...., S.42.

Wandlungen im derzeitigen Standortaufbau. Die beiden anderen standortbeeinflussenden Tarifelemente, die Wert- und die Mengengestalt, wurden durch die direkten Tarife in ihrer bisherigen Gestalt nicht berührt; insofern erfolgen von dieser Seite her keine Rückwirkungen auf das gegebene Standortbild der Montanindustrie. Produktionsverlagerungen bei den Unternehmen der Kohlenförderung scheiden völlig aus, weil es sich um natürliche, an das Vorkommen mineralischer Kohlenablagerungen gebundener Standorte handelt; infrage kommen deshalb hier lediglich Wirkungen in Form von relativen oder absoluten Änderungen des Produktionsvolumens.¹⁾ Wesentlichen Standortveränderungen bei den Kohlen- großverbrauchern, hauptsächlich der Eisen- und Stahlindustrie, steht deren meist monopolistische Marktform entgegen, die auch auf der Angebotsseite am Kohlenmarkt vorherrscht. Bei den ebenfalls materialorientierten Standorten der Eisen- und Stahlerzeugung dürfte die Frachtsenkung der direkten Tarife keinen Anlaß geben, um der Kohlenbasis auf der ökonomischen Verbindungsgeraden näherzurücken. Schließlich verhindert auch die Unausgeglichenheit der übrigen ökonomisch relevanten Daten vorerst eine Standortverlagerung, insbesondere nach einem anderen nationalen Wirtschaftsraum.

Auf jeden Fall verringern aber die direkten Tarife die Wirkung der Staatsgrenze auf die Frachtkosten,²⁾ und der Tendenz nach wirkt die Formel C auf eine Entzerrung des Standortaufbaus in den Grenzen des gemeinsamen Marktes hin. Bedeutendere standortpolitische Wirkungen werden vermutlich die Harmonisierungsmaßnahmen bei den Gütertarifen hervorrufen.

5. Trotz des Kompromißcharakters der geschaffenen direkten internationalen Montantariife können sich Wettbewerbsverschiebungen auf dem gemeinsamen Kohlenmarkt ergeben, die auf lange Sicht und zusammen mit anderen Datenänderungen sich doch in Standortverschiebungen niederschlagen können, soweit die oben genannten Gegenkräfte sich nicht als stärker erweisen.

Da die direkten Tarife nur den zwischenstaatlichen Verkehr betreffen, kann ihre Einführung Wettbewerbsverschiebungen jeweils nur zwischen zwei in verschiedenen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft

1) Vergl. die Betrachtungen unter § 1 dieser Untersuchung.

2) Vergl. hierzu das Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim BWM/BVM vom 20.11.1954, Ziff. 7

liegenden Kohlenreviere zur Folge haben. Im Wettbewerbsverhältnis zweier inländischer Kohlenreviere auf dem Binnenmarkt ändert sich dadurch nichts. Dagegen kann durch die Beseitigung des Frachtenbruchs eine wesentliche Wettbewerbsverbesserung für einen Standort der Kohlenförderung auf einem Absatzgebiet jenseits einer Staatsgrenze eintreten und möglicherweise eine Nachfrageumlagerung vom bisherigen einheimischen Lieferstandort zum vergleichsweise nun billiger gewordenen Kohlenrevier eines anderen Mitgliedstaates nach sich ziehen. In diesem Fall ist es denkbar, daß sich auch in der Wettbewerbsstellung der Kohlenverbraucher untereinander Verschiebungen zeigen können. Durch die Verbilligung der Brennstoff-Frachten jeweils ab Grenzstation des Bezugslandes werden die räumlich bedingten Wettbewerbsgegebenheiten sowohl der Unternehmungen der Kohlenförderung als auch der kohlenverbrauchenden Industrien in deren Absatzbereich verändert, was gegebenenfalls eine Umstrukturierung der Verkehrsströme im gemeinsamen Markt auslöst.

Inwieweit derartige Auswirkungen auf die Wettbewerbslage auf dem Kohlenmarkt unter Einbeziehung des Verkehrswesens sich als Folge der Einführung der direkten Tarife bereits ergeben haben oder der Tendenz nach zu erwarten sind, soll nun im folgenden auf der Grundlage der tatsächlichen Marktsituation untersucht werden, sofern das vorhandene statistische Material eine hinreichend genaue Aussage überhaupt ermöglicht.

II. Reine Frachtuntersuchung

Eine Analyse der reinen Auswirkungen der Einführung direkter internationaler Montanttarife auf die räumlichen Absatzgrenzen der Kohlenreviere wird erleichtert, wenn man die Produktionspreise eliminiert. Zu diesem Zweck seien die Ab-Zeche-Preise aller Reviere zunächst mit dem Wert 0 angenommen.¹⁾ Dann treten an die Stelle der Linien gleicher Ortspreise Linien gleicher Transportpreise, die mit den erstgenannten keinesfalls zusammenfallen. Erst nach Erhalt der Ergebnisse der Frachtänderungen wird dieser Faktor unter Annäherung an die tatsächliche Preisstellung wieder variiert.

1) Man kann auch die Kohlen-Basis-Preise als vollständige Konkurrenzpreise in einer beliebigen, aber einheitlichen Höhe annehmen; auch auf diese Art ist der Preisfaktor in seiner Wirkung auf die Konkurrenzzlage ausgeschaltet.

Wegen der Vielzahl der möglichen Verkehrsverbindungen zwischen den Grubenbahnhöfen und den Verbrauchsorten innerhalb der Gemeinschaft ist eine Vereinfachung der Untersuchung notwendig, um zu einer allgemein gültigen Aussage über die Tarifänderungen und ihre Auswirkungen auf die Absatzgrenzen zu gelangen.

a) Es wurde deshalb eine Begrenzung der Standorte der Kohlenförderung auf die sechs größeren Steinkohlen-Revier des gemeinsamen Marktes vorgenommen. In jedem Revier wurde eine möglichst im Zentrum gelegene Kohlenversandstation als Frachtbasis gewählt. Nachfolgend sind die untersuchten Revier mit ihrer jeweiligen Frachtbasis genannt:

<u>Revier</u>	<u>Frachtbasis</u>
Ruhr	Gelsenkirchen Hbf.
Niederländisch Limburg	Heerlen
Belgisches Süd-Revier	Charleroi-Nord
Nord et Pas de Calais	Lens
Lothringen ¹⁾	Bening
Saargebiet	Reden-Grube

b) Auch unter den möglichen Empfangsorten wurde eine Auswahl getroffen in der Weise, daß aus dem gesamten Gebiet des gemeinsamen Marktes mit Ausnahme Italiens in gleichmäßiger Streuung insgesamt 120 größere Orte, davon 77 deutsche Städte, herangezogen wurden.²⁾ Die italienischen Empfangsplätze wurden von der Untersuchung ausgeschlossen, weil die Frachtverhältnisse in dieser Relation erst provisorisch geregelt sind. Für Süddeutschland wurde wegen einer später vorzunehmenden Spezialuntersuchung eine größere Zahl von Orten ausgesucht.

c) Die sich durch Wasserstraßenverbindungen oder im gebrochenen Verkehr ergebende Frachtenlage wurde nicht berücksichtigt. Für die einzelnen Eisenbahnverbindungen zwischen den Empfangsorten und den ausgewählten Kohlenversandbahnhöfen sind für zwei verschiedene Zeitpunkte die Kohlenfrachten berechnet worden. In den Fällen, in denen ein Revier offensichtlich frachtungünstiger liegt als ein räumlich vorgelagertes Revier, wurden lediglich probeweise Berechnungen angestellt oder auf die Frachtermittlung ganz verzichtet, so etwa in der Relation Holland-Frankreich

1) Obwohl die lothringischen und saarländischen Gruben eine zusammenhängendes Revier bilden, wurden sie im Hinblick auf die Absatzverhältnisse auf dem süddeutschen Markt getrennt untersucht.
2) Die Orte sind aus den Tabellen im Anhang zu entnehmen.

oder Lothringen-Holland.

d) Die Frachtberechnungen sind auf zwei Zeitpunkte bezogen: Einmal auf die Zeit vor Eröffnung des gemeinsamen Kohlenmarktes, wofür als Stichtag der Tarifstand vom 1.1.1953 als Vergleichsgrundlage genommen wurde; zum anderen auf einen Zeitpunkt nach endgültiger Einführung der direkten Tarife, wofür der 1.5.1956 gewählt wurde.

e) Als weitere Vereinfachung wurden der Frachtberechnung für den Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr nach dem Tarifstand am 1.1.1953 sowie für den Binnenverkehr am 1.5.1956 nur die Regel-tarife der Eisenbahnen in den einzelnen Mitgliedstaaten zugrunde-gelegt, und zwar nur die Kohlentarife, nicht die für den Koks-transport geltenden Tarife. Sie sind im folgenden genannt:

Deutschland (DB):	AT 6 B 1
Frankreich (SNCF u. EdS):	No. 7, Kap. 1; ab 1.5.56: Barème Eur. 901
Belgien (SNCB):	Klasse 9; ab 1.5.56: Tarif 201 A
Niederlande (NS):	Klasse D; ab 1.5.56: Barème A
Luxemburg (CFL):	Klasse 4 + 25%; ab 1.5.56: Barème 610

Lediglich im Binnenverkehr von der Ruhr nach Norddeutschland wurden zur Konkretisierung der deutschen Verhältnisse die Sätze des AT 6 B 11 innerhalb seines Geltungsbereichs verwendet. Die zahlreichen übrigen Ausnahmetarife der Eisenbahnen der Gemein-schaft wurden nicht herangezogen. Ihre Berücksichtigung läßt sich nur bei einer Frachtuntersuchung für einen räumlich begrenzten Teilbereich des gemeinsamen Marktes ermöglichen. Die Frachtbe-rechnungen für den grenzüberschreitenden Verkehr am 1.5.1956 erfolgten nach den in den einzelnen Relationen gültigen Fracht-tafeln des allgemeinen Montanttarifs.¹⁾

f) Bei der Frachtermittlung im grenzüberschreitenden Verkehr wurde die Fracht nach der jeweils kürzesten kilometrischen Ge-samtentfernung bestimmt, ohne Rücksicht darauf, daß in einigen Fällen ein längerer Leitungsweg einen niedrigeren Frachtsatz er-gibt, nämlich dann, wenn das Verhältnis der beiden Teilstrecken durch Wahl verschiedener Grenzübergangspunkte so variiert werden kann, daß der Transport eine längere Strecke auf dem Eisenbahn-netz mit dem vergleichsweise niederen Tarifniveau verbleibt.

1) Die Binnenfrachten für die französischen, belgischen und niederländischen Strecken wurden von den Bahnverwaltungen der ausgewählten Kohlenversandstationen mitgeteilt. Die Frachten nach dem AT 6 B 1 und dem Montanttarif wurden vom Verfasser selbst errechnet.

ABBILDUNG II
 VERLAUF DER FRACHTGRENZEN FÜR EINIGE WICHTIGE
 STEINKOHLENREVIERE IN DER 'EGKS' AUF GRUND DER
 KOHLENREGELTARIFE NACH DEM STAND VOM
 1.1.1953 UND 1.5.1956



Eine Ermittlung der jeweils von der kilometrischen abweichenden kürzesten ökonomischen Entfernung hätte die Untersuchung erheblich erschwert. Die daraus entstehenden Frachtdifferenzen fallen jedoch kaum ins Gewicht. In den meisten Fällen deckt sich ohnehin die kürzeste ökonomische mit der kürzesten kilometrischen Gesamtentfernung.

g) Besondere Grenzabfertigungsgebühren oder sonstige Nebenkosten sind in die Frachten nicht eingerechnet. Sämtliche dieser Untersuchung zugrundeliegenden Frachten stellen die reinen Beförderungspreise dar, wie sie in den einzelnen Tarifen für die gegebene Entfernung ausgewiesen sind.

h) Die Frachten wurden nach der Gewichtsklasse von 20 t ermittelt. Dadurch konnte überall die Hauptklasse verwendet werden, auch bei den Tarifen der Eisenbahnen, bei denen die Hauptklasse nur 15 t umfaßt.¹⁾

i) Damit die Transportpreise von den verschiedenen Revieren nach ein und demselben Empfangsort miteinander verglichen werden können, wurden sie in die jeweils für den Empfangsplatz gültige Landeswährung umgerechnet, und zwar zu den bei den Eisenbahnverwaltungen gebräuchlichen Bahnumrechnungskursen. Um das Ergebnis des Frachtvergleichs nicht durch Wechselkursschwankungen zu verfälschen, wurden auch für die Darstellung der Frachtenlage vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes die Umrechnungskurse in der Gültigkeit vom 1.5.1956 verwendet. Die Abweichungen der Kurse zu beiden Zeitpunkten sind unerheblich, wie ihr Vergleich zeigt.²⁾

Die auf diesen vereinfachenden Voraussetzungen fußende Frachtuntersuchung³⁾ führte zu folgendem Ergebnis. Auf der beigefügten Übersichtskarte ist der aus der Untersuchung gewonnene Verlauf der frachtlichen Absatzgrenzen der einzelnen Reviere in den beiden gewählten Zeitpunkten veranschaulicht:

Die bedeutendste Veränderung zeigt sich frachtmäßig im Wettbewerbsverhältnis zwischen dem Ruhrgebiet und dem Saar-lothringischen Revier auf dem süddeutschen Markt. Während rein geographisch, gemessen nach der kilometrischen Bahnentfernung, ganz Süddeutsch-

1) Obwohl in Deutschland Kohlen praktisch nur in Sendungen von 20 t und mehr aufgegeben werden, berechnet die Deutsche Bundesbahn die als Hauptklasse geltenden 15-t-Sätze. Es ist deshalb nicht unlogisch, wenn die französischen und belgischen 20 t-Frachten den deutschen und niederländischen 15 t-Frachten gleichgestellt werden.

2) Die Umrechnungskurse sind in Tabelle I im Anhang genannt.

3) Die Frachttabellen befinden sich im Anhang.

land bis zu einer etwa von Trier nach Fulda verlaufenden Linie dem Saar-lothringischen Standort näher liegt, sicherte die Tarifsituation am 1.1.1953, gekennzeichnet durch die Anwendung der Regelklasse Fk ab Grenzübergang und durch den Frachtenbruch, dem Saarrevier nur einen Absatzbereich zu, dessen Grenze in einer kreisförmigen Linie von Trier über Mainz, Darmstadt, Heilbronn und Stuttgart verlief, unter Einbeziehung aller dieser Orte. Den lothringischen Zechen fiel damals lediglich das Gebiet westlich des Schwarzwaldes unter Einschluß der größeren Städte Freiburg und Offenburg zu. Bei Anwendung der gebrochenen Fracht nach dem AT 6 U 1 und erst recht bei Berücksichtigung der Kohlenwasserfrachten ab Ruhr für die Rhein-, Main- und Neckarhäfen gehörte aber tatsächlich noch der größte Teil dieser Gebiete zum Absatzbereich der Ruhr, wie die genauere Ortspreisuntersuchung für Süddeutschland später belegen wird.

Mit der Einführung der direkten Tarife ab 1.5.1956 fällt dann Süddeutschland bis zu einer von Trier über Frankfurt - Schweinfurt - Bamberg - Nürnberg - München bis zur deutsch-österreichischen Grenze bei Mittenwald verlaufenden Kreislinie frachtmäßig als Kohlenabsatzgebiet an Saar und Lothringen; selbst die Fracht des gebrochenen Bahn-Wasserweges ab Ruhr ist in den begünstigten Orten Baden-Württembergs höher als die Bahnfracht ab Reden bzw. Bening, wie aus der Tabelle mit der genauen Ortspreisuntersuchung hervorgeht. Dagegen bleiben die noch seit 1952 unverändert gültigen Kohlenwasserfrachten ab Ruhr in den Rhein-, Main- und Neckarhäfen niedriger als die Bahnfracht ab den saarländischen und lothringischen Zechen.

In den Absatzgebieten der übrigen Reviere ist keine derartig weitreichende Veränderung festzustellen. Hier zeigen die Ergebnisse für die Zeit vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes jedoch deutlich, daß Frachtgrenzen und Staatsgrenzen sich weitgehend deckten, wodurch aber die Absatzkreise der Reviere an den Landesgrenzen starke Verwerfungen erfahren haben. Mit der Einführung der direkten internationalen Kohlentarife werden diese Einschnürungen etwas ausgebuchtet, aber noch nicht vollständig beseitigt. Um zu völlig kreisförmigen Frachtgrenzen im gemeinsamen Markt zu gelangen, müßten einheitliche Tarife im Raum gegeben sein. Dann

würden sich die frachtmäßigen Grenzen auch weitgehend mit den geographischen Absatzgrenzen decken, wie das Verhältnis der beiden französischen Reviere Lothringen und Nord et Pas de Calais im Binnenmarkt offenbart, deren Frachtgleichheitslinie sich im Untersuchungszeitraum nicht verschoben hat.

So wurde beispielsweise mit den direkten Tarifen die Frachtgrenze des Reviers Nord et Pas de Calais etwas nach Norden in das belgische Staatsgebiet verlagert, während das belgische Süd-Revier im nordostfranzösischen Gebiet bis in den Raum von Reims einen frachtmäßigen Vorsprung gewann.

Das Ruhrgebiet konnte, frachtmäßig gesehen, außer im Norden der Niederlande nirgends Boden gewinnen; setzt man indessen die weiterhin erhobenen Sonderkosten bei der Grenzabfertigung in Rechnung, so geht auch hier die Frachtgrenze des Ruhrreviers nicht über die Landesgrenze hinaus.

Ursprünglich befürchtete man einen Frachtvorsprung des niederländischen Reviers Limburg gegenüber der Ruhr durch die direkten Tarife im norddeutschen Gebiet westlich der Elbe, da dieser Bereich den Ruhrzechen geographisch näher liegt. Die billigere Belieferung wäre jedoch nur erfolgt, wenn die Sendungen über den Grenzübergang Enschede/Gronau oder die nördlich hiervon gelegenen Grenzübergänge geleitet worden wären, also eine relativ lange Strecke auf dem niederländischen Netz durchfahren hätten. Um solche auf dem niederen Tarifniveau der niederländischen Eisenbahn beruhenden Verzerrungen zu vermeiden, sah die Entschliessung des Ministerrats vom 20.1.1955 betreffend die Einführung direkter Tarife Sonderregelungen für diese Relationen vor.¹⁾ Die beträchtliche Erhöhung des niederländischen Brennstoff-Tarifniveaus bei Inkraftsetzung der direkten Tarife verhinderte den Eintritt der befürchteten Störungen und machte entsprechende Sonderregelungen überflüssig. Im Küstengebiet wirkt zusätzlich die Ermässigung des AT 6 B 11 zugunsten der Ruhrzechen.

Trotzdem erzielt die niederländische Kohle in einigen nordwestdeutschen Empfangsplätzen immer noch eine beachtliche Frachtverbilligung, wenn sie eine längere Strecke auf der niederländischen Eisenbahn befördert wird und einen nördlich Gronau liegenden Grenzübergang wählt, obwohl dabei die Gesamtentfernung länger wird, als wenn der der niederländischen Zeche am nächsten gelegene

1) Vergl. § 10, IV der vorliegenden Untersuchung

Grenzübergang benutzt würde. Das soll an einem Beispiel nachgewiesen werden:¹⁾ (Tarifstand vom 1.5.1956)

I. Kohlentransport von Heerlen nach Emden

Grenzübergang	Teilstrecken km	Ges.Ent- fernung km	Teilfrachten (601 / 102) DM/t	Gesamt- ²⁾ fracht DM/t
a) Herzogenrath	9 + 341	350	2.00 + 20.70	22.70
b) Bentheim	240 + 152	392	8.20 + 9.60	17.80

II. Kohlentransport von Gelsenkirchen Hbf. nach Emden

Entfernung: 247 km; Fracht nach AT 6 B 1 :	18.40
Fracht nach AT 6 B 11:	16.10

Durch den AT 6 B 11 liegt die deutsche Fracht unter der billigsten internationalen Fracht im Verkehr zwischen Holland und Norddeutschland, so daß der Nordseehafen Emden im Frachtgebiet der Ruhrkohle verbleibt. Das ist aber praktisch insofern nicht von Belang, als die niederländische Kohle ohnehin nicht nach dritten Ländern auf dem Seeweg exportiert wird. Entscheidender ist hinsichtlich der Verbindung zu den Seehäfen die Verbilligung des direkten Bahnweges nach den Beneluxhäfen von den Ruhrzechen, obwohl der Wasserweg Ruhr-Beneluxhäfen weiterhin wesentlich billiger ist und bei der gegenwärtigen hochkonjunkturellen Wirtschaftslage der Kohlenexport der Gemeinschaft gegenüber den laufend steigenden Importen amerikanischer Kohle stark zurückgeht.-

Die durch den beschriebenen Frachtvergleich abgeleiteten Ergebnisse bedürfen folgender Erläuterungen:

1. Die nach dem Stand vom 1.5.1956 aufgezeigte Frachtenlage enthält im Vergleich zur Ausgangslage am 1.1.1953 den Saldo aller materiellen Tarifänderungen; sie ist also nicht nur das Resultat der Einführung direkter internationaler Brennstofftarife, das heißt der Beseitigung des Frachtenbruchs bei Unterstellung unveränderter Binnentarife, sondern sie bezieht zugleich die zwischen den beiden untersuchten Zeitpunkten eingetretenen Änderungen der Binnentarife ein, die sowohl das Tarifniveau als auch die Entfernungsstaffelung der Kohlentarife betrafen.³⁾ Da diese Binnen-

1) Weitere Beispiele sind in den Frachttabellen im Anhang für Oldenburg, Osnabrück und Wilhelmshaven berechnet. Aus ihnen geht hervor, daß der Frachtvorsprung der niederländischen Kohle schon vor Beseitigung des Frachtenbruchs bestand.

2) Die Frachten wurden nach dem allgemeinen Montantarif, Frachttafeln 102 und 601 nach dem Stand vom 1.5.1956 errechnet.

3) Vergl. hierzu die Ausführungen unter § 13, II.

tarifänderungen jedoch gleichfalls unter dem Einfluß der tarifpolitischen Eingriffe der Hohen Behörde zustande kamen, gehören ihre Wirkungen zum Objekt der vorliegenden Untersuchung. Das gilt sowohl für die Auswirkungen durch die Vereinheitlichung der Entfernungsdegression bis 250 km als auch für die Tarifniveauerhöhungen, die bei einigen Eisenbahnverwaltungen zur Abwendung der durch die direkten Tarife erwarteten Frachtausfälle vorgenommen wurden.¹⁾

2. Die im Ergebnis gewonnene frachtliche Abgrenzung der einzelnen Reviere, insbesondere der in der Übersichtskarte aufgezeigte Verlauf der Frachtgrenzen entspricht nicht in allen Fällen der wirklichen Lage. Die Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen ergeben sich im wesentlichen infolge der genannten einschränkenden, der Vereinfachung der Untersuchung dienenden Voraussetzungen. Das Ergebnis verschiebt sich bei Wiedereinführung der einzelnen ausgeschiedenen Frachtbestimmungsfaktoren. Abgesehen von der Höhe der Kohlenpreise am Förderort wären demnach bei einer Annäherung der Analyse an die tatsächlichen Gegebenheiten folgende Umstände in Rechnung zu stellen:

a) Die in einzelnen Relationen aufgrund von Ausnahmetarifen gewährten Ermässigungen gegenüber den Regeltarifen. Sie sind nicht nur im Binnenverkehr, sondern bei Feststellung der Tarifsituation vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes auch im grenzüberschreitenden Verkehr einzusetzen; sie bestimmen sich aus den damals bestehenden Ausfuhr-, Einfuhr- oder Transittarifen. Grundsätzlich wird durch einen Ausnahmetarif der Absatzbereich eines Reviers erweitert, jedoch nur, wenn den konkurrierenden Standorten nicht ebenfalls ein Sondertarif mit gleicher oder größerer Ermässigung zur Verfügung steht.

b) Bei Wahl einer anderen Versandstation innerhalb des gleichen Kohlenreviers verschieben sich auch die für die einzelnen Reviere gewonnenen Frachtgrenzen. Je nach Ausdehnung des Reviers und der Lage der Frachtbasis in demselben ergibt sich eine Verbesserung oder Schlechterstellung der Wettbewerbsposition dieses Reviers in den äußersten Absatzgebieten gegenüber der Vergleichslage. Die in der Untersuchung getroffene Auswahl eines in den Revieren zentral gelegenen Versandortes gewährleistet aber einen mittleren Erkenntniswert.

1) Über die Änderungen der Binnentarife unterrichtet § 13, II.

c) Einbeziehung der Grenzabfertigungsgebühren und sonstigen Nebenkosten. Ihre Berücksichtigung bei den internationalen Transporten führt zu höheren Frachten, wenn auch nur um einen geringen Betrag.

d) Bei Anwendung der am jeweiligen Untersuchungszeitpunkt gültigen Wechselkurse verschiebt sich das herausgearbeitete Bild ebenfalls geringfügig. Die Kursunterschiede an den beiden gewählten Stichtagen sind, wie erwähnt, gering.

Aus keinem der vorgenannten Punkte ist ein grundsätzlicher Einwand gegen die aus der Frachtuntersuchung gewonnenen Erkenntnisse abzuleiten. Es kann auch angenommen werden, daß die zu einer Abweichung vom Ergebnis führenden Faktoren nicht alle in der gleichen Richtung wirken, sondern sich gegenseitig teilweise ausgleichen.

Mit der vorgenommenen Frachtuntersuchung sollte auch keineswegs die genaue Lage der Frachtgrenzen der einzelnen Reviere unter Berücksichtigung der Ausnahmetarife ermittelt werden. Dazu bedarf es einer auf kleinere Teilbereiche des gemeinsamen Marktes beschränkten Spezialuntersuchung. Angestrebt wurde lediglich eine generelle Aussage über die tendenziellen Auswirkungen der Frachtänderungen auf die Absatzbereiche der Reviere unter dem Einfluß der Europäischen Gemeinschaft und die Herausschälung der qualitativ bedeutenderen Wandlungen. Der Erkenntnisgrad der durchgeführten Frachtanalyse kann als ausreichend bezeichnet werden, um zumindest die Richtung der durch Einführung direkter internationaler Brennstofftarife verursachten Veränderungen in Anlehnung an die wirklichen Verhältnisse aufzuzeigen.

Als Ergebnis dieses Abschnitts ist festzuhalten: Läßt man die auf abweichenden Produktionskosten beruhenden Unterschiede der Ab-Zeche-Preise der einzelnen Reviere in der Gemeinschaft außer Betracht, so zeigt sich eine Beeinflussung der Absatzbereiche als Folge der Einführung direkter internationaler Brennstofftarife im wesentlichen nur im Wettbewerbsverhältnis zwischen der Ruhr und den lothringisch-saarländischen Kohlenstandorten auf dem süddeutschen Markt. Die direkten Montanttarife haben hier eine relative Frachtsenkung und damit eine Wettbewerbsverbesserung zugunsten der Saar-lothringischen Kohle bewirkt. Dieser Teil des

gemeinsamen Marktes ist ein Beispiel dafür, wie vor Gründung der Europäischen Gemeinschaft Absatzgebiete durch Tarifmanipulationen künstlich vor ausländischen Wettbewerbern geschützt wurden.

Daß im restlichen Gebiet des gemeinsamen Marktes keine Verschiebungen festzustellen sind, bedeutet nicht, daß hier die direkten Tarife keine Wirkungen auf die Absatzbeziehungen hervorgerufen haben können. Es ist durchaus denkbar, daß die absoluten Frachtsenkungen zu einer Erweiterung eines Absatzgebietes oder auch zu einer verstärkten gegenseitigen Durchdringung der Absatzbereiche geführt haben. Der Eintritt dieser Wirkung hängt jedoch von einer Reihe von Umständen ab, die nun zu betrachten sind.

III. Die Frachtänderungen im Zusammenhang mit den Basispreisen

Die Frachtsenkungen im zwischenstaatlichen Brennstoffverkehr aufgrund der direkten internationalen Montanttarife erhalten hinsichtlich ihrer Wirksamkeit auf den Wettbewerb in der Kohlenwirtschaft ein ganz anderes Gewicht, wenn man die Basispreise und ihre Veränderung im Zeitablauf in die Betrachtung einbezieht. Hätten diese Preise ein einheitliches Niveau, so würde sich an dem Ergebnis der reinen Frachtuntersuchung nichts ändern; auch die im Schaubild aufgezeigten frachtlichen Absatzgrenzen würden sich nicht verschieben, weil einheitliche Konkurrenzpreise und gleiche Preisänderungen im Untersuchungszeitraum dem einen oder anderen Revier keinen Wettbewerbsvorsprung verschaffen.

In Wirklichkeit weisen aber die Produktionspreise der Kohle innerhalb der Europäischen Gemeinschaft erhebliche Unterschiede auf, deren Ursache in den verschiedenartigen Abbaubedingungen und den abweichenden allgemeinen nationalen Kostenniveaus liegt.¹⁾ Um ein Bild von den Preisdifferenzen und der Preisentwicklung zu gewinnen, sei nachstehend eine Übersicht über die Höhe der vergleichbaren Fettkohlen-Preise kurz nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes und nach Einführung der direkten Kohlentarife gegeben. Um einen Vergleich zu ermöglichen, sind die Preise in DM/t umgerechnet:

1) Vergl. im einzelnen die in § 2 der vorliegenden Untersuchung gegebene Übersicht über die Standorte der Kohlenförderung in der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

Stand der Preise für Fettkohle (gewaschene Feinkohle oder Koksfeinkohle) ohne Umsatzsteuer in DM/t für die wichtigsten Reviere in der EGKS:

	Ruhr	Nieder- lande	Belgien	Nord et Pas de Calais	Lothrin- gen	Saar
März 1953:	50.40	58.10	59.60	60.50	53.00	56.90
April 1956:	52.30	54.40	58.00	57.60	53.20	58.80

Quelle: Vierter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 8.4.1956, Statistischer Anhang, Tabelle 24.- (Umrechnung von Dollar in DM zum Kurs von 4.20)

Die unterschiedliche Höhe der Grubenpreise hat unter Wettbewerbsgesichtspunkten zur Folge, daß das Revier mit dem vergleichsweise geringeren Preis seinen Absatzbereich in einem der Preisdifferenz gegenüber dem Konkurrenten entsprechenden Ausmaß erweitern kann. Im konkreten Fall heißt das beispielsweise, daß die Absatzgrenzen des Ruhrreviers, das die im Durchschnitt niedrigsten Preise im gemeinsamen Markt aufweist, weiter westlich liegen, als es der Verlauf der Frachtgrenzen auf der Übersichtskarte zum Ausdruck bringt.

Tatsächlich wurde auch durch die direkten Tarife die Wettbewerbsstellung der deutschen Kohle in dem bedeutenden Verbrauchsgebiet von Paris gegenüber der Kohle aus dem nordfranzösischen Revier Nord et Pas de Calais gestärkt, und in den südfranzösischen Bergwerken wurden die Modernisierungsarbeiten wegen dieser erhöhten Konkurrenz der deutschen Kohle beschleunigt.¹⁾ Das bedeutet in der derzeitigen konjunkturellen Lage eine steigende Nachfrage nach Ruhrkohle mit entsprechenden Preiserhöhungen, wenn die Förderung nicht entsprechend ausgedehnt werden kann. Die direkten Tarife tragen so die Tendenz zu einem Preisausgleich für Kohle auf dem gemeinsamen Markt, verringern oder kompensieren aber dadurch die durch sie anfänglich hervorgerufene Ortspreissenkung

Der Versuch, die Absatzgrenzen der Reviere im gemeinsamen Markt unter Berücksichtigung der Kohlenpreise und der Transportkosten, also nach Maßgabe der tatsächlichen Ortspreise im einzelnen zu bestimmen, begegnet zahlreichen Schwierigkeiten. Neben den bei der Frachtuntersuchung bereits genannten Problemen einer exakten

1) Drucksache 1199/2/55 der Hohen Behörde.

Festlegung der Frachtgleichheitslinien bestehen auch Schwierigkeiten von der Preisseite her. Dabei ist zuerst der Umstand zu berücksichtigen, daß die einzelnen Kohlenarten und -sorten eines Reviers voneinander abweichende Preise haben. Um die den tatsächlichen Gegebenheiten gerecht werdende Begrenzung der Marktbereiche und ihre Veränderung im Untersuchungszeitraum herauszufinden, müßte für jede Verkehrsrelation bekannt sein, welche Kohlenarten und -sorten abgesetzt werden, es sei denn, man legt Durchschnittspreise der einzelnen Reviere zugrunde.

Ein weiteres Erschwernis bilden die unterschiedlichen Preispraktiken. Die Kohlenpreise im gemeinsamen Markt regeln sich auch heute noch nicht ausnahmslos nach Wettbewerbsgrundsätzen. Die früher geübte und mit Eröffnung des gemeinsamen Marktes als diskriminierend verbotene Praxis der Doppelpreise wurde bereits erwähnt. Sie stellt nur eines der Hindernisse dar, um zu einer einigermaßen wirklichkeitsnahen Abgrenzung der Absatzgebiete für das Jahr 1952 zu gelangen. Dazu kommt bei einigen Revieren das System von Zonenpreisen, die mit Genehmigung der Hohen Behörde auch heute noch angewandt werden mit dem Zweck, durch Abschläge auf den normalen Listenpreis den Absatz in umstrittenen Marktgebieten sicherzustellen oder überhaupt erst zu ermöglichen.

Allein diese Umstände erschweren eine genaue Aussage über die tatsächlichen Auswirkungen der Frachtänderungen im Zusammenhang mit den Produktionspreisen. Auf die Ermittlung der wirklichen, auf den Ortspreisen beruhenden Absatzgrenzen soll deshalb hier verzichtet werden; sie würde den Rahmen dieser Untersuchung überschreiten und hätte wegen der häufigen Änderungen der Kohlen-Basis-Preise wenig praktischen Wert. Lediglich die Verhältnisse in Süddeutschland sollen einer genaueren Betrachtung unterzogen werden.

Rein theoretisch kann man eine Aussage darüber aufstellen, welche Wirkungen die direkten Tarife in Verbindung mit den Ab-Zeche-Preisen und deren Änderungen auf die Wettbewerbssituation hervorgerufen haben können. Betrachtet man das Wettbewerbsverhältnis zweier in verschiedenen Gemeinschaftsländern gelegenen Kohlenreviere A und B, wenn B im Land von A absetzt, und geht man von der Tatsache aus, daß die direkten Tarife alle grenzüberschreitenden Kohlenverkehre um einen im gemeinsamen Markt durchschnittlich

gleichen Betrag verbilligt haben, so sind folgende drei Fälle einer Absatzgebietsänderung des B im Lande des A bei einem Vergleich der Preislage vor und nach Einführung der Tarifsenkung denkbar, wenn man eine einheitliche Kosten- und Nachfragestruktur annimmt und die Einflüsse bestimmter Marktformen der Anbieter außer acht läßt:¹⁾

1. Erweiterung des Absatzbereichs des B, wenn dieser seine Zechenpreise unverändert ließ oder ermäßigte und die Preise von A ebenfalls unverändert blieben oder stiegen.

2. Die Absatzgrenzen beider Standorte haben sich nicht verschoben, wenn B seine Preise um den Betrag der Frachtsenkung erhöht hat bei unverändertem Preis des A oder wenn A eine der Frachtverbilligung entsprechende Preissenkung vornahm und B die bisherige Preishöhe beibehielt.

3. Einengung des Absatzgebietes des A, wenn A eine Preissenkung um einen höheren Betrag als den der Frachtsenkung bei den grenzüberschreitenden Kohlenbezügen vornahm oder eine Preiserhöhung des B die Frachtsenkung übersteigt.

Der Erweiterung des Marktbereichs des B steht eine entsprechende Einengung des Absatzgebiets von A gegenüber und umgekehrt.

Bemerkung zu Fall 1: Es ist aber damit zu rechnen, daß im Fall einer Nachfragesteigerung im erweiterten Absatzgebiet des B bei Annahme steigender Grenzkosten im Bergbau dessen Preise steigen und damit der durch die Tarifsenkungen anfänglich erzielte Wettbewerbsvorsprung wieder rückgängig gemacht wird,²⁾ während die inländischen Verbraucher -vorausgesetzt, daß keine Preisdifferenzierung erfolgt- diese Preissteigerung ohne ausgleichende Frachtsenkung erfahren. Die direkten Tarife erzeugen auf diese Weise durch ihre Frachtsenkungen Rückwirkungen auf die Kostensituation der Zechen und damit über die Basispreise mittelbare Veränderungen in der Wettbewerbsstellung am Markt. Von der Nachprüfung der Einflüsse durch bestimmte Marktformen der Anbieter sei hier abgesehen. Im übrigen wurde bereits erwähnt, daß die durch Beseitigung des Frachtenbruchs mögliche Ortspreissenkung mit durchschnittlich 6% verhältnismäßig gering ist und zu keinen bedeutenden Nachfrage-

1) Es ist zu beachten, daß nur die Lieferungen von B in das Land von A Frachtsenkungen erfahren haben, nicht dagegen die Binnenlieferungen des A.

2) Dieser Modelfall trifft etwa für das Ruhrrevier zu.

steigerungen Anlaß gibt, ganz abgesehen von der relativ geringen Nachfrageelastizität bei Kohle. Viel stärker dürften die Rückwirkungen der Frachtsenkungen dagegen die Verkehrsträger treffen.

Betrachtet man die Stellung zweier Standorte B und C im Absatzgebiet des Landes A, so hat sich ihre gegenseitige Wettbewerbssituation nicht verändert, wenn die Basispreise unverändert blieben. Verschiebungen bei Preisänderungen sind leicht aus dem ersten Modellfall abzuleiten.¹⁾ Im Verhältnis zweier inländischer Lieferstandorte auf dem Inlandsmarkt kann bei unveränderten Basispreisen ebenfalls keine Änderung eingetreten sein, da nur die zwischenstaatlichen Lieferungen von den Frachtsenkungen der direkten Montantarife berührt werden.

In der vorhergehenden reinen Frachtuntersuchung wurde als einzige bedeutende Verlagerung der Frachtgrenzen durch die direkten Tarife die Veränderung auf dem süddeutschen Markt zugunsten der saarländisch-lothringischen Zechen erkannt. Für dieses Gebiet soll nun eine genaue Untersuchung unter Einbeziehung der Ab-Zeche-Preise des Ruhrgebietes einerseits und des Saar-lothringischen Reviers andererseits vorgenommen werden, um festzustellen, ob die in den Ortsfrachtänderungen angezeigte Verschiebung der Absatzgrenzen auch bei Einführung der Basispreise in die Betrachtung tatsächlich festzustellen ist.²⁾

Das Untersuchungsgebiet umfaßt die westdeutschen Bundesländer Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und Bayern, die allein für eine Belieferung mit Saar- und lothringischer Kohle infrage kommen. Es wurden wieder die beiden Zeitpunkte gegenübergestellt: Vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes der 1. Januar 1953 und nach endgültiger Einführung der direkten Tarife der 1. Mai 1956. Der Vergleich der Lieferstandorte wurde auf das Ruhrrevier und das Saargebiet beschränkt, da das lothringische Kohlenrevier standort- und absatzpolitisch dem Saarrevier gleichgestellt werden kann.

1) Bei Vorliegen inhomogener Güter ist jedoch eine gegenseitige Durchdringung der Absatzräume möglich. - Die Trennung der Marktbereiche durch Staatsgrenzen und die Annahme "grenzüberschreitender" Kohlentransporte in der vorstehenden Modellbetrachtung rechtfertigt sich durch die Tatsache, daß auch nach Einführung der direkten Tarife nationale ausgerichtete Wirtschaftsräume innerhalb der Europäischen Gemeinschaft weiterbestehen.

2) Vergl. die Frachttabellen im Anhang.

Die Ortsfrachten sind aus den Tabellen für die reine Frachtuntersuchung übernommen. Lediglich für die Empfangsplätze in Baden-Württemberg, für die der kombinierte Bahn-Wasser-Transport billiger ist als der direkte Bahnweg, sind die Frachten des gebrochenen Weges eingesetzt, die sich aus dem Oberrheinzuschlag und der Bahnablauffracht nach dem AT 6 U 1 errechnen.¹⁾ Die deutschen Binnenfrachten des AT 6 B 1 und AT 6 U 1 blieben im Untersuchungszeitraum unverändert, während der Oberrheinzuschlag sich ab 15.3.1953 geringfügig erhöht hat. Für die Rhein-, Main- und Neckar-Häfen ist vergleichsweise die Wasserfracht von Duisburg-Ruhrort aus eingesetzt. Um einen einwandfreien Preisvergleich zu gewährleisten, wurde für beide Reviere eine Kohlensorte mit vergleichbarer Qualität ausgewählt.

Das Ergebnis dieser Ortspreisprüfung zeigt, daß insgesamt gesehen auf dem süddeutschen Markt in Wirklichkeit keine Verlagerung des Absatzgebietes zugunsten des Saarreviers oder -wegen der gleichen Lage - auch des lothringischen Reviers eingetreten ist, wie es sich beim reinen Frachtvergleich herausgestellt hat. Für die süddeutschen Verbraucher haben sich demnach auch keine Substitutionsvorteile eingestellt. Der in der Tabelle für Mai 1956, also nach Einführung der direkten Tarife ausgewiesene Vorsprung der Ortspreise für Ruhrkohle mag sich zugunsten der Saarzechen ändern, wenn man die Ab-Zeche-Preise für eine gewöhnliche, um durchschnittlich 5.--DM/t billigere Flammkohlensorte der Saar zugrunde legt und nicht die hier verwendeten Preise für die relativ teure Flammkohlensorte der Zeche Göttelborn, wobei aber dann die Voraussetzung gleicher Qualität aufgegeben wird. Aber selbst bei Einsetzung eines um 5.--DM/t niedrigeren Basis-Preises fällt Süddeutschland noch nicht dem Saar- und lothringischen Revier als Absatzgebiet zu. Das Resultat dieser die wirklichen Verhältnisse berücksichtigenden Ortspreisuntersuchung läßt sich auch nicht durch den

1) Der Oberrheinzuschlag selbst enthält: a) Vorkosten für den Transport von der Zeche zum Wasserumschlagplatz; b) Schiffsfracht bis zu den Oberrhein-, Main- und Neckarhäfen; c) Kosten für den Umschlag vom Schiff auf den Waggon. - Die Lieferungen auf dem Wasserweg über den Rhein erfolgen auf der Preisparität "frei Schiff Duisburg-Ruhrort". Die unterschiedlichen Vorkosten für den Bahn- oder Schiffszulauf, die Umschlaggebühren, Kanalabgaben und sonstigen Nebenkosten ab Zeche bis frei Schiff Duisburg-Ruhrort werden von den Kohlenverkaufsgesellschaften gepoolt. Dieser Vorkostensatz beträgt zur Zeit 4.15 DM/t.- (Nach Angabe der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle G.m.b.H., Essen).

Einwand entkräften, daß Süddeutschland von der Ruhr im wesentlichen Fettkohlen und keine Flammkohlen bezieht, denn die Ruhrfettkohlen weisen in den Preislisten die gleichen Preise wie die Gas- und Gasflammkohlen der Ruhr auf.

Auf jeden Fall ist bei einem Vergleich der Preise an beiden Zeitpunkten leicht erkennbar, daß der durch die direkten Tarife bewirkten Frachtverbilligung ein im Durchschnitt gleich großer Preisanstieg der Saar- und lothringischen Kohle gegenübersteht. Frachtsenkung und Preiserhöhung entsprechen sich zwar in den einzelnen Orten nicht immer; bei Betrachtung des gesamten süddeutschen Marktes und unter Berücksichtigung der Preissteigerung der Ruhrkohle gleichen sie sich jedoch gegenseitig aus. Der Ortspreisvorsprung der Ruhr blieb trotz deren Preisanhebung bestehen.

Die Preissteigerung der Ruhrkohle im Verlauf des Untersuchungszeitraums war konjunkturrell bedingt; zwar stellten die Ruhrkohlenpreise im Mai 1956 immer noch mit Genehmigung der Hohen Behörde festgesetzte Höchstpreise dar, jedoch waren seit Eröffnung des gemeinsamen Marktes wegen der gestiegenen Produktionskosten, insbesondere der Bergarbeiterlöhne, Preisanhebungen unvermeidlich geworden.

Die Gründe für die Preiserhöhung der saarländisch-lothringischen Kohle in der Zeit zwischen Januar 1953 und Mai 1956 sind anderer Art. Wie in der einleitenden Übersicht über die Kohlenreviere der Montangemeinschaft erwähnt wurde,¹⁾ liegen die Förderkosten der Saar- und lothringischen Gruben über denen des Ruhrgebiets. Die Zechen in Lothringen und hauptsächlich der Saar, die infolge der politischen Entwicklung seit 1945 dem französischen Wirtschaftsraum eingegliedert ist, sind indessen auf den Absatz ihrer Kohlen in Süddeutschland angewiesen, ohne den sie nicht existenzfähig wären. Schon vor Gründung der Montanunion sah sich die französische Regierung deshalb veranlaßt, den Verkauf der Saar- und lothringischen Kohle nach Süddeutschland zu subventionieren. Zu diesem Zweck wurde der süddeutsche Markt in verschiedene, für Saar- und lothringische Kohle aber einheitlich abgegrenzte Zonen eingeteilt; für jede Zone und Kohlensorte wurde ein Preis festgesetzt, der sich durch eine bestimmte Ermässigung vom eigentlichen Ab-Zeche-Preis errechnete und dem Wettbewerbspreis der Ruhrkohle in den einzelnen Zonen

1) Vergl. § 2 der vorliegenden Untersuchung

angepaßt war. Die Hohe Behörde anerkannte für die Dauer der Übergangszeit die Notwendigkeit von differenzierten Zonenpreisen für die Verkäufe der Saar- und lothringischen Kohle in die Bundesrepublik Deutschland, um den Absatz dieser Kohle sicherzustellen und um gefährliche Produktionsverlagerungen zu vermeiden, und genehmigte unter Berufung auf § 24 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen jeweils befristet deren Beibehaltung. Die französische Regierung wurde bei Errichtung des gemeinsamen Marktes ermächtigt, vorübergehend die Subventionszahlungen für die Lieferungen von lothringischer und saarländischer Kohle nach Deutschland beizubehalten.¹⁾ Es wurde aber bestimmt, daß die Subventionen jeweils unverzüglich zu kürzen sind, sobald die Voraussetzungen für ihre Beibehaltung sich ändern oder ganz entfallen. Dabei war insbesondere an eine Beeinflussung der Absatzlage durch Frachverbilligungen aufgrund der Entdiskriminierungsmaßnahmen und der Einführung direkter internationaler Tarife gedacht. Derartige Frachtsenkungen mußten also durch entsprechende Preiserhöhungen kompensiert werden.²⁾

Die Zoneneinteilung und die Höhe der Zonenpreise haben deshalb seit dem Ausgangszeitpunkt dieser Untersuchung, also seit Januar 1953 zweimal eine Änderung erfahren, und zwar jedesmal als Folge einer unter dem Einfluß der Hohen Behörde zustande gekommenen Frachtsenkung im Eisenbahnverkehr zwischen Saar-Lothringen und Süddeutschland.

Ab 1.5.1952 bis zur Eröffnung des gemeinsamen Marktes bestanden fünf Preiszonen, von denen Baden-Württemberg und Bayern eine jeweils einheitliche Zone bildeten, während die Zonen I, II und III die Bundesländer Rheinland-Pfalz und Hessen umfaßten.³⁾

Mit der Ausdehnung des AT 6 B 1 auf die Kohlenverkehre von den Mitgliedstaaten der EGKS im Zusammenhang mit den Entdiskriminierungsmaßnahmen und wegen der sich daraus ergebenden Frachtsenkung wurde ab 9.2.1953, also bei Eröffnung des gemeinsamen Marktes, unter gleichzeitiger Preiserhöhung eine geringfügige Änderung in der Abgrenzung der Zonen I und III vorgenommen.

Die Einführung der direkten Eisenbahntarife am 1.5.1955, die

1) Entscheidung Nr.26/53 vom 8.3.1953 und Schreiben der Hohen Behörde an die französische Regierung vom 8.3.1953, veröffentlicht im Amtsblatt der EGKS vom 13.3.1953.

2) Entscheidungen Nr.5,6,7 und 9/55 vom 23.3.1955, veröffentlicht im Amtsblatt der EGKS vom 28.3.1955

3) Über die Zonenbegrenzung im einzelnen siehe Kohlenwirtschaftszeitung, Jahrgang 1952, Heft 10, S.10.

erneut bedeutende Frachtsenkungen brachte, ermöglichte eine weitere Erhöhung der Zonenpreise, womit gleichzeitig eine neue Zoneneinteilung verbunden wurde.¹⁾ Diese Zonenbegrenzung und die einzelnen Zonenpreise sind nach zweimaliger Verlängerung auch derzeit noch gültig.²⁾ Als sehr einschneidende Änderung wird in südbadischen Kohlenhandels- und Verbraucherkreisen die Aufteilung Baden-Württembergs in die beiden Zonen IV A und IV B empfunden, wobei für die im wesentlichen in der Oberrheinebene zwischen Weil und Bühl liegende Zone IV B der höchste Zonenpreis gilt. Auch das Land Bayern wurde mit dieser Entscheidung in zwei Zonen V und VI aufgeteilt.

Die aufgrund der Frachtsenkungen ohne Schädigung der Wettbewerbsstellung vorgenommene Preiserhöhung der Saar- und lothringischen Kohle ermöglichte einen entsprechenden Abbau der vom französischen Staat für die Kohlenlieferungen nach Süddeutschland geleisteten Subventionen, wozu die französische Regierung gemäß den Vertragsbestimmungen auch verpflichtet war. Die Frachtsenkungen durch die direkten Tarife reichen jedoch noch nicht aus, um die saarländisch-lothringischen Zechen auf dem süddeutschen Markt auf der Grundlage des tatsächlichen Kostenpreises gegenüber dem Ruhrrevier konkurrenzfähig zu machen; die Subventionierung des Absatzes wird deshalb vorerst beibehalten, bis die Marktentwicklung zu einer Angleichung der Verkaufspreise führt. Trotzdem wurde die je Tonne abgesetzter Kohle gezahlte Subvention erheblich gesenkt, und zwar gegenüber der Wettbewerbslage vor Einführung der direkten Tarife um mehr als die Hälfte, so daß der Gesamtbetrag der Subventionen trotz gestiegener Absatzmenge um ebenfalls fast die Hälfte reduziert werden konnte. Einen Überblick über den Umfang des Subventionsabbaus in Frankreich gibt Tabelle 12.-

Zu einem ähnlichen Ergebnis gelangt man, wenn man die kombinierte Fracht- und Preisänderung in der mengenmäßig bedeutenden Kohlen- und Koksverkehrsrelation zwischen den Gemeinschaftsländern und Lothringen betrachtet, im wesentlichen die Lieferungen von Steinkohlen und Koks aus dem Ruhr- und Aachener Gebiet sowie von Koks aus Belgien.³⁾ Auf die Frachtverbilligung des Brennstoffbezugs von der Ruhr hat die französische Stahlindustrie von Anfang an

1) Vergl. Entscheidung Nr. 16/55 der Hohen Behörde, veröffentlicht im Amtsblatt der EGKS Nr. 11 vom 11.5.1955.
 2) Entscheidung Nr. 12/56 vom 21.3.1956 und Nr. 22/56 vom 23.5.1956.
 3) Über Voraussetzung und Merkmale dieser Relation vergl. § 3 der vorliegenden Untersuchung

großen Wert gelegt. Das ist verständlich, wenn man davon ausgeht, daß die Aufwendungen für den Koks der gewichtigste Selbstkostenfaktor der lothringische Eisen- und Stahlindustrie darstellt und die Frachtbelastung je Tonne in Lothringen erzeugten Thomas-Roheisens allein zu 40% aus Transportkosten für den Ruhrkohlen- oder Koksbezug besteht.¹⁾

Die durch den direkten Tarif in dieser Verbindung bewirkte Frachtsenkung beläuft sich auf etwa 20% der früheren Fracht, wie folgende Beispiele verdeutlichen:²⁾

- a) Koks von Gelsenkirchen Hbf. nach Homecourt in unregelmäßig verkehrenden geschlossenen Zügen zu 950 t, Privatwagen:

Vor Beseitigung der Diskriminierungen:	4)	2.331 ffrs./t ³⁾
Nach Beseitigung der Diskriminierungen:		1.992 " "
Nach Einführung direkter Tarife am 1.5.56:		1.599 " "

- b) Koks von Zeebrugge (Belgien) nach Thionville in unregelmäßig verkehrenden geschlossenen Zügen zu 900 t, bahneigene Wagen:

Vor Beseitigung der Diskriminierungen:	5)	1.692 ffrs./t
Nach Beseitigung der Diskriminierungen:		1.625 " "
Nach Einführung direkter Tarife am 1.5.56:		1.579 " "

Die Verbilligung des Brennstoffbezugs bewirkt der Tendenz nach eine Produktionskostensenkung und damit eine Verbesserung der Wettbewerbsstellung der lothringischen Eisen- und Stahlerzeugnisse, die im Absatzbereich auf Marktgebieten in anderen Mitgliedstaaten, besonders auf dem süddeutschen Markt durch die direkten Eisen- und Stahltarife der EGKS eine weitere erhebliche Verbilligung erfahren.

Für die Brennstoffbezüge der lothringischen Eisen- und Stahlindustrie zahlte die französische Regierung vor Eröffnung des gemein-

1) Arntzen, R.: Die Verkehrspolitik der....., S.405; Vergl. auch Schulz-Kiesow, Paul: Montanunion und Verkehr....., S.69

2) Quelle: Dritter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 10.4.1955, Tabelle 29, S.120.

3) Umgerechnet nach den jeweils geltenden Wechselkursen. Für Sendungen in Privatwagen sind die Rückvergütungen nicht berücksichtigt, die Leerwagenfracht ist hingegen eingerechnet.

4) Ausdehnung des franz.Tarifs Nr.7 Kap.3, § 2: Gewährung von zwei Drittel der Vergütung für geschlossene Züge gemäß Tarif Nr.103 der SNCF. - Der aus der seit dem 1.1.1953 von der DB gewährten Rückvergütung für Privatwagen und dem Kursunterschied sich ergebenden Betrag von insgesamt 121 ffrs.ist nicht auf die Beseitigung der Diskriminierungen zurückzuführen.

5) Vereinheitlichung der SNCB-Tarife für Kokslieferungen an Eisen- und Stahlwerke mit Frachterhöhungen, ferner Ausdehnung des Tarifs Nr.7,Kap.3,§ 2 der SNCF mit Gewährung von zwei Dritteln der Vergütung für geschlossene Züge gemäß Tarif Nr.103 der SNCF.

samen Marktes ebenfalls eine Subvention, um den Einstandspreis auf das Preisniveau der lothringischen und saarländischen Brennstoffe zu senken. Dabei wurden sowohl der Bezug des Koks für den Bedarf der ostfranzösischen Hüttenwerke als auch die quantitativ umfangreicheren Einfuhren an verkokbarer Kohle, die in den eigenen lothringischen Hüttenkokereien verkokt wird, subventioniert. Die Subventionen, die für die Bezüge aus allen Gemeinschaftsländern zur Auszahlung gelangen, wurden mit Genehmigung der Hohen Behörde auch nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes beibehalten, jedoch mit der gleichen Bestimmung wie beim Absatz der französischen Kohle nach Süddeutschland, daß ihre Höhe der jeweiligen Entwicklung der Transportfrachten angepaßt wird.

Eine erste Änderung ergab sich daher auch hier mit der Beseitigung der offensichtlichen Tarifiediskriminierungen, die in diesem Fall in einer Ausdehnung des Geltungsbereichs des Tarifs Nr.103 der SNCF mit zwei Dritteln seiner Ermässigung für geschlossene Züge auf die grenzüberschreitenden Transporte bestand.¹⁾ Die durchschnittliche Ermässigung der Frachten durch die Neueinführung der hierbei erstellten Wagengruppentarife für die Massenbeförderung von Brennstoffen von der Ruhr an die französische Industrie betrug auf den französischen und saarländischen Strecken etwa 150 ffms., was eine erhebliche Herabsetzung der Subvention für die eingeführte Kohle erlaubte.

Eine wesentliche Senkung der Subvention ermöglichte dann die Einführung der direkten Brennstofftarife, die wegen des Massenverkehrs in dieser Relation in Form besonderer EGKS-Tarife erstellt wurden.²⁾ Das Ausmaß der Subventionsverminderung in dieser Verkehrsverbindung vermittelt Tabelle 12.- Seit 21.5.1956 ist die Subvention für Kokskohle, die auf dem direkten Schienenweg bezogen wird, ganz weggefallen, so daß die Kokskohle mit Ausnahme der auf dem gebrochenen Weg über Straßburg beförderten zum tatsächlichen Einstandspreis bezogen wird.

Die Frachtverbilligung der direkten Tarife hat demnach auch in dieser Verkehrsverbindung zu keiner Änderung des Ortspreises und damit zu keiner Verschiebung der Absatzgrenzen im ostfranzösischen Marktgebiet geführt. Da die Frachtsenkung von einer Subventionsverminderung aufgefangen wurde, blieb auch eine Verbesserung

1) Vergl. die Ausführungen unter § 7.

2) EGKS-Tarife Nr.1301, 2301/6301.-Vergl.hierzu § 11.

Tabelle 12

Verminderung der vom französischen Staat an die Kohlenwirtschaft gezahlten Subventionen aufgrund von Frachtverbilligungen

	1 9 5 3		1 9 5 4		1 9 5 5	
	Gesamt- betrag in Mio. ffrs.	Menge in 1000 t jetzt in ffrs.	Subven- tion jetzt in ffrs.	Gesamt- betrag in Mio. ffrs.	Menge in 1000 t jetzt in ffrs.	Subven- tion jetzt in ffrs.
a) Koks- und Stahlindustrie	3930,9	2980	1352	3244,1	3083	1053
b) Koks für die Eisen- und Stahlindustrie	1253,5	3129	401	182,6	1281	143
c) Saarländisch-lothringi- sche Kohlelieferungen nach Süddeutschland	3486,0	4468	780	3344,8	4422	743
d) Feinkohle für die Brikett- fabriken des Küsten- gebietes (davon Kohle aus dritten Ländern)	4654,6 (762,8)	1652 (280)	2817 (2724)	3302,9 (969,7)	1677 (643)	1933 (1509)
Summen:	13325,0			10074,4		

1) Subventionierte Mengen.

2) Die im März angenommenen neuen Verfahren machen jeden Vergleich der subventionierten Mengen und der Subventionen je t mit den Vorjahren unmöglich.

Quelle: Vierter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 8. April 1956, Seite 114.

der Wettbewerbsstellung der lothringischen Hüttenindustrie im Absatzbereich aus.

Aus den genannten Gründen ist eine etwa feststellbare Erhöhung der Verkehrsmengen nach Lothringen nicht als Ergebnis der direkten Tarife zu werten, sondern muß anderen, vorwiegend konjunkturellen Ursachen zugeschrieben werden. Die Versandmengen an Koks vom Aachener und Ruhr-Gebiet nach Lothringen sind jedoch im zweiten Halbjahr 1955 im Vergleich zu dem entsprechenden Zeitraum des Vorjahrs zurückgegangen, wie die späteren Ausführungen noch zeigen werden. Eine Erklärung für diesen Rückgang mag in der im März 1955 erfolgten Änderung des Subventionierungsverfahrens zu finden sein, mit der bezweckt wurde, die Verwendung von saarländisch-lothringischer Kohle in der Kokseinsatzmasse zu fördern, also die Kokserzeugung aus eigener Kohle zu erhöhen und den Koksbezug aus den anderen Revieren der Gemeinschaft einzuschränken.¹⁾

Eine dritte Gelegenheit zur Einsparung von französischen Staatshaushaltsmitteln aufgrund der direkten Montantarife ergab sich, wenn auch gegenüber den vorgenannten Fällen in weit geringerem Maß, bei den Subventionszahlungen für Feinkohlenlieferungen an die Brikettfabriken des Küstengebiets, sofern diese Lieferungen aus Mitgliedstaaten der EGKS stammen und mit der Eisenbahn befördert werden.

Die vorstehende Betrachtung des Brennstoffverkehrs zwischen Frankreich und den übrigen Gemeinschaftsländern läßt erkennen, daß die direkten Montantarife eine Entlastung des französischen Staatshaushaltes bewirkt haben, ohne zunächst Verlagerungen der Absatzbereiche der einzelnen Brennstoff-Lieferstandorte zu erzeugen. Belastet werden dagegen die beteiligten Eisenbahnen, so daß in der Wirkung eine Erlösverschiebung innerhalb des gemeinsamen Marktes eintritt, ohne daß die französische Industrie oder die anderen betroffenen Verbraucher unmittelbar einen Vorteil erhalten. Das mag zunächst aussehen, als ob die direkten Tarife Frankreich innerhalb der Montangemeinschaft einseitig begünstigt haben. In der Tat kann kein anderer Mitgliedstaat einen entsprechenden finanziellen Gewinn buchen, und zwar aus dem einfachen Grund, weil Frankreich der einzige Partner in der Montanunion ist, in welchem auch nach Errichtung des gemeinsamen Marktes Subventionen für die

1) Vergl. Dritter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 10.4.1955, Ziffer 102.

2) Vergl. Tabelle 12.

Kohlenwirtschaft fortbestanden. Aber vom Standpunkt des gemeinsamen Marktes aus muß die durch die direkten Tarife ermöglichte Verringerung der Subventionsleistungen als wichtiger Schritt zu dem Ziel angesehen werden, den Markt im wettbewerbspolitischen Sinn funktionsfähig zu machen. Und dazu haben die direkten internationalen Brennstofftarife einen entscheidenden Beitrag geleistet.

Eine einschneidende Änderung in der derzeitigen Abgrenzung der Absatzbereiche der Standorte der Kohlenförderung kann unter Umständen eintreten, wenn Anfang Februar 1958 die fünfjährige Übergangszeit abgelaufen ist und von diesem Zeitpunkt ab Preisbeeinflussungspraktiken jeglicher Art untersagt sind. Für die Wettbewerbslage der saarländischen und lothringischen Zechen hätte das zur Folge, daß die Subventionierung der Kohlenlieferungen nach Süddeutschland ganz entfällt und die Ab-Zeche-Preise sich auf die Höhe der tatsächlichen Förderkosten einstellen, also gegenüber dem gegenwärtigen Niveau weiter erhöht werden müßten. Das würde bei unveränderten Ruhrkohlenpreisen bedeuten, daß das umstrittene süddeutsche Absatzgebiet dem Saar- und lothringischen Revier trotz dessen Frachtvorsprung an zahlreichen Orten verloren geht. Es kann jedoch damit gerechnet werden, daß sich die Ruhrkohlenpreise bis zum Ende der Übergangszeit weiter erhöhen werden¹⁾, besonders nachdem nun die Preisbindungen der Ruhrkohle aufgegeben wurden und die starke Nachfrage des gesamten gemeinsamen Marktes nach der hochwertigen Ruhrkohle bei relativ unelastischem Angebot, durch das sich die Kohlenzechen naturbedingt auszeichnen, sich so ungehindert im Preis auswirken kann. Nicht zuletzt tragen die direkten Montanttarife durch ihre Verbilligungen die Tendenz zu einem solchen Preisausgleich innerhalb des gemeinsamen Marktes in sich. Es ist ferner denkbar, daß die lothringischen Zechen ihre Gestehungskosten senken können, nachdem in den letzten Jahren umfangreiche Investitionen im ostfranzösischen Industriegebiet vorgenommen worden sind. Auch auf diese Weise kann sich eine Anpassung der Basispreise der beiden konkurrierenden Standorte vollziehen. Unter diesen Voraussetzungen kann sich der jetzt bestehende Frachtvorsprung in den nächsten Jahren in einen Ortspreisvorsprung der saarländisch-lothringischen Kohle verwandeln unter Zurückdrängung der Kohle des Ruhr- und Aachener Reviers vom

1) Persönliche Information bei der Hohen Behörde

süddeutschen Markt, soweit das Qualitätsproblem solche Nachfrageverlagerungen überhaupt zuläßt. Eine solche Entwicklung wäre jedenfalls gutzuheißen, da sie der Konzeption des gemeinsamen Marktes entgegenkommt. Ein Vergleich der kilometrischen Entfernungen der süddeutschen Orte vom Ruhrrevier mit denen von den saarländisch-lothringischen Zechen überzeugt,¹⁾ daß Süddeutschland zum "natürlichen" Absatzgebiet der Reviere Saar und Lothringen gehört in dem Sinn, daß die kilometrische Entfernung kürzer ist als die vom Ruhrrevier. Im Rahmen der mit dem gemeinsamen Markt angestrebten Neuorientierung der Nachfrage auf die Standorte, die zu einem billigeren Einstandspreis liefern können, ist es deshalb wünschenswert, daß bei vergleichbaren Kohlensorten, bei annähernd gleichen Basispreisen und hinsichtlich des Transports auf dem direkten Bahnweg die Saar- und lothringischen Zechen auf dem süddeutschen Markt entsprechend ihrem Frachtvorsprung zum Zug kommen. Für die saarländischen Zechen ist diese Festigung der Wettbewerbsstellung ohnehin mit der bevorstehenden Rückgliederung der Saar in den deutschen Wirtschaftsraum zu erwarten, die insbesondere auch eine völlige gütertarifliche Gleichstellung der Kohlentransporte aus der Saar mit denen aus den anderen westdeutschen Kohlenrevieren bringen wird. Damit würde aber nur der bereits vor dem letzten Krieg gegebene Wettbewerbszustand zwischen Ruhr und Saar wieder hergestellt werden, in welchem Süddeutschland in stärkerem Umfang als bisher von der Saar beliefert wurde, während es durch die Folgen des zweiten Weltkrieges ökonomisch in eine größere Verkehrsferne zur Kohlenbasis gelangte. Insofern ist auch die zu erwartende Umlagerung der Kohlenverkehrsströme nach Süddeutschland und somit ihre Rückwirkung auf die Verkehrsträger nur als Nachbildung des früheren Zustandes zu werten. Allerdings bedürften beim Eintritt dieser Entwicklung die für den hessischen und bayrischen Kohlenbergbau gewährten Unterstützungstarife 6 B 8 und 6 B 9 einer eingehenden Überprüfung, um die Standortlage dieser Reviere den veränderten Wettbewerbsverhältnissen anzupassen.

IV. Nachfragereaktionen

In allen Fällen, in denen die Frachtverbilligung der direkten Montantarife einem Lieferstandort B auf einem Marktgebiet in einem anderen Mitgliedstaat der EGKS einen Ortspreisvorsprung

¹⁾ Die Entfernungen sind in den Frachttabellen im Anhang genannt.

verschafft gegenüber dem Anbieter A dieses Mitgliedstaates - und nur dieses Verhältnis zweier in verschiedenen Ländern gelegener Produzenten konnte durch die direkten Tarife unmittelbar eine Änderung erfahren haben -, muß die Wirkung nicht unbedingt in einer Nachfrageumlagerung zu Lasten des A bestehen. Es ist zunächst denkbar, daß dem nun billigeren Standort B nur der Nachfragezuwachs im Rahmen des wirtschaftlichen Wachstumsprozesses zufließt, A also keinen absoluten Umsatzrückgang erfährt und nur relativ in seinem Absatz auf dem unstrittenen Marktgebiet zurückbleibt. Aber auch der Eintritt dieser Wirkung wird nicht allein durch die beiden Faktoren: Ab-Zeche-Preis und Transportkostenänderung bestimmt, sondern von einigen weiteren, nun näher zu beleuchtenden Umständen, die der potentiellen Wirkung einer Ortspreissenkung entgegenstehen oder sie verstärken können:

1. Da durch die direkten Tarife nur die grenzüberschreitenden Verkehre eine Verbilligung erfahren haben, andererseits aber innerhalb des gemeinsamen Marktes nach wie vor nationale, durch Staatsgrenzen abgetrennte Wirtschaftsräume mit eigener Währungshoheit und selbständiger Wirtschaftspolitik bestehen, kann der durch Frachtverbilligung gewonnene Preisvorsprung eines Anbieters auf einem jenseits der Grenze liegenden Marktgebiet durch eine im Zeitablauf erfolgte Wechselkursänderung abgeschwächt, aber auch verstärkt werden, selbst dann, wenn die Frachtsenkung eine für die Zielsetzung des gemeinsamen Marktes erwünschte Umlenkung der Nachfrage oder zumindest eine Intensivierung des zwischenstaatlichen Austausches einleitete. An dieser Stelle wird der Zusammenhang mit der eingangs aufgeworfenen Problematik der von der Montanunion gewählten Teillösung offenkundig.

Eine entsprechende Gegenwirkung durch Zölle steht nicht zu erwarten, da diese ebenso wie mengenmäßige Beschränkungen für den Austausch in den dem EGKS-Vertrag unterstellten Gütern innerhalb des gemeinsamen Marktes untersagt sind.¹⁾

2. Eine Umlagerung der Nachfrage zum vergleichsweise billiger gewordenen Lieferstandort erfährt zumindest eine Hemmung durch qualitäts- und mengenmäßige Schwierigkeiten. Als Energiespender für die einzelnen industriellen Produktionsverfahren, beispielsweise für die Gaserzeugung, aber auch für den Hausbrand eignen

1) Art.4 des Vertrags der EGKS.

sich nur ganz bestimmte Kohlenarten und -sorten. Die Übersicht über die Standorte der Kohlenförderung zeigte jedoch, daß nicht jedes Revier über alle Kohlenarten verfügt und die tatsächlich überall geförderten Arten und Sorten unterschiedliche Qualität besitzen, so daß eine Konkurrenz homogener Produkte nicht besteht. Eine billigere Versorgung ist aus diesem Grund nicht gleichbedeutend mit einer besseren Versorgung. Bei unterschiedlicher Ausstattung der Kohlenreviere ist eine Nachfrageverlagerung nur dann möglich, wenn in einem bestimmten Produktionsverfahren unterschiedliche Kohlenarten und -sorten technisch substituierbar sind. Im anderen Fall bleibt die Nachfrageverschiebung aus oder tritt zumindest nicht eher ein, als eine Umstellung der Produktionsanlagen auf die Beschaffenheit der Kohle des nun billigeren Reviers erfolgt ist.¹⁾

3. Bei Annahme eines stationären Produktionsvolumens der Montangemeinschaft ist insbesondere für die Prüfung der Frage, ob die Frachtsenkung im zwischenstaatlichen Kohlenverkehr und die entsprechende Bezugspreisminderung zu einer Ausdehnung der Absatzmengen eines Lieferstandortes führt, die Berücksichtigung der Preiselastizität der Kohlennachfrage notwendig. Diese kann als gering angenommen werden. Das bedeutet, daß etwa feststellbare Transportmengen zunahmen in einer Relation des grenzüberschreitenden Kohlenverkehrs nicht ausschließlich dem auf der Frachtsenkung beruhenden Anreiz zur Nachfragesteigerung zuzuschreiben sind, sondern entweder das Ergebnis einer Nachfrageverlagerung zum billigeren Standort bei entsprechendem Rückgang der Versorgung aus inländischen Quellen oder aber die Folge des konjunkturellen Wachstums der Nachfrage nach Brennstoffen darstellen. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang die Angebotselastizität der Zechen, die naturbedingt gering ist.

4. Ob eine Frachtverbilligung tatsächlich eine Nachfrageverlagerung eintreten läßt, hängt weiterhin von der konjunkturellen Situation ab; bei Betrachtung auf lange Sicht entfällt allerdings dieser Gesichtspunkt. Bei der außerordentlich gestiegenen Nachfrage in

1) So weist etwa A. Linden darauf hin, daß im Falle einer vergleichsweisen Fracht- und Ortspreiserhöhung der Ruhrkohle höchstens 500 000 t jährlich mehr von den Revieren in Saar und Lothringen abgenommen werden könnten, während 80% aus Sortengründen nach wie vor von der Ruhr oder dem Aachener Revier geliefert werden müßten. Vergl. Linden, Alfred: Verkehrsprobleme des Bergbaus...., S.46

der derzeitigen Hochkonjunktur und dem Zurückbleiben der Kohlenförderung fallen die Frachtsenkungen der Kohlenbezüge im zwischenstaatlichen Austausch kaum ins Gewicht, wenn die billiger gewordenen Standorte nicht imstande sind, eine Produktionsausdehnung vorzunehmen, um den strukturell bedingten Nachfragezuwachs zu befriedigen. Die Kohlenverbraucher nehmen deshalb, abgesehen vom Sortenproblem, den vergleichsweise höheren Preis ihres bisherigen Lieferstandortes in Kauf, nur um ihren Kohlenbedarf decken zu können; sie entschließen sich nicht zu einer Nachfrageverlagerung zum billigeren Revier, wenn dort Brennstoffe nicht in ausreichender Menge vorhanden sind oder nur mit langen Lieferzeiten zu erhalten sind. Den Beweis hierfür bilden die stetig zunehmenden Importe der durch den langen Seetransport wesentlich teureren amerikanischen Kohle. Die Mangellage der Kohle führt der Tendenz nach im Bereich der Gemeinschaft zu einer erhöhten Verwendung der Eigenförderung für die Deckung des Inlandbedarfs und so zu einer Verringerung des zwischenstaatlichen Kohlenaustausches im gemeinsamen Markt.

Erst bei ausreichendem Brennstoffangebot aus der Förderung der Reviere der Gemeinschaft und vor allem in einer Zeit wirtschaftlicher Depression kann sich die Frachtsenkung des zwischenstaatlichen Kohlenverkehrs in einer entsprechenden Umschichtung der Absatzbeziehungen voll auswirken.

5. Schließlich müssen bei der Untersuchung der Auswirkungen der direkten Tarife der EGKS auf die Volkswirtschaften und das Verkehrswesen etwa eingetretene handelspolitische Reaktionen des Auslandes und der Mitgliedstaaten auf Verschiebungen der Konkurrenzlage in den Nichtmontanbereichen sowie die Rückwirkungen der direkten Tarife wie auch aller anderen wirtschaftspolitischen Maßnahmen der Hohen Behörde auf das Produktionsvolumen des gemeinsamen Marktes in Rechnung gestellt werden.

Nur unter den vorgenannten Vorbehalten kann an eine Beurteilung der quantitativen Auswirkungen der direkten Montantarife auf die Konkurrenzbedingungen der Kohlenreviere und die Austauschentwicklung im gemeinsamen Markt herangegangen werden. Dabei ist zu bemerken, daß der bis Ende 1955 sich erstreckende Zeitraum, für

welchen bis jetzt statistische Mengenangaben vorliegen, zu kurz ist, um zu einer endgültigen Aussage über die erst im Mai 1955 eingeführten direkten Tarife zu gelangen.

Über die Entwicklung des zwischenstaatlichen Brennstoffaustausches innerhalb des gemeinsamen Marktes bis zum Ende des Jahres 1955 gibt Tabelle 13 Aufschluß:¹⁾

Tabelle 13: Zwischenstaatliches Austauschvolumen von mineralischen Brennstoffen innerhalb der EGKS in den Jahren 1952 - 1955.

	Austauschmengen in 1000 t			
	1952	1953	1954	1955
Steinkohle und Steinkohlenbriketts	16.315	19.916	23.600	23.236
Koks	8.104	7.075	6.990	8.992

Quelle: Vierter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 8.4.1956, Anhang, Tabellen 19 und 20.

Die Zahlen lassen erkennen, daß bereits im ersten Jahr nach Eröffnung des gemeinsamen Marktes, also 1953 der Austausch von Steinkohlen und Steinkohlenbriketts zwischen den Gemeinschaftsländern im Vergleich zum Vorjahr 1952 beträchtlich zugenommen hatte. Diese Erweiterung des Austauschvolumens ist allerdings das Ergebnis der Änderung mehrerer Faktoren mit der Eröffnung des gemeinsamen Marktes, und es ist schwer festzustellen, inwieweit die Beseitigung von Tarifiediskriminierungen zu einer Verbreiterung der zwischenstaatlichen Handelsströme beigetragen hat. Es kann jedoch angenommen werden, daß die bei Errichtung des gemeinsamen Marktes vorgenommenen Tarifänderungen, insbesondere die Ausdehnung des Geltungsbereichs der als diskriminierend festgestellten Ausnahmetarife, einen wesentlichen Anteil an der Intensivierung der Austauschbeziehungen haben. Auch im Jahr 1954 hat sich das Austauschvolumen von Steinkohlen und Steinkohlenbriketts insgesamt gegenüber dem Vorjahr erhöht, während 1955, also im Jahr der Einführung der direkten Tarife, der Austausch im Vergleich zum Vorjahr 1954 um 1,5% leicht zurückgegangen ist. Auch für das Jahr 1956

¹⁾ Es sind hier nur die Gesamtsummen des Austausches zwischen den Mitgliedstaaten der EGKS wiedergegeben. Ihre Aufteilung auf die Liefer- und Bestimmungsländer im einzelnen geben die Tabellen Nr.19 und Nr.20 im Anhang des vierten Gesamtberichts der Hohen Behörde.

ist nach den vorläufigen Ergebnissen ein weiterer Rückgang des Steinkohlenaustausches zwischen den Gemeinschaftsländern festzustellen.¹⁾

Ein etwas günstigeres Bild für 1955 zeigt die Austauschentwicklung von Koks, wenngleich dessen Austauschmenge durchschnittlich nur etwa ein Drittel der von Steinkohlen und -briketts ausmacht.

Der zwischenstaatliche Koksabsatz hat im Jahr 1955 gegenüber 1954 um etwa 2 Mio.t zugenommen, er hat jedoch im Vergleich zum Ausgangsjahr 1952 auch noch keine wesentliche Steigerung aufzuweisen, und für 1956 ist bislang keine Austauschsteigerung gegenüber 1955 festzustellen.

Diese Ergebnisse erwecken den Anschein, als ob die direkten Montanttarife insgesamt gesehen keine weitere Integrationswirkung hervorgerufen haben. Eine solche Aussage darf indessen nicht voreilig getroffen werden. Es ist durchaus wahrscheinlich, daß bei isolierter Untersuchung der Nettowirkungen der direkten Tarife eine Steigerung der zwischenstaatlichen Handelsströme nachzuweisen wäre, die aber durch desintegrierende Einflüsse aus der Veränderung von anderen austauschbestimmenden Daten ausgeglichen oder überkompensiert wurde. Insbesondere sind die ausgleichenden Preisänderungen zu berücksichtigen, die bereits besprochen wurden und gerade bei mengenmäßig umfangreichen Verkehrsströmen die der Frachtsenkung adäquate Herabsetzung des Einstandspreises verhinderten. Ausschlaggebend ist ferner die in allen Revieren vorgenommene Erhöhung der Ab-Zeche-Preise und die Mangellage auf dem Kohlenmarkt in den vergangenen Monaten.

Da die in Tabelle 13 genannten Zahlen die Transportleistungen aller Verkehrsträger zum Ausdruck bringen, ist es auch möglich, daß durch die direkten Tarife die Aufteilung des gesamten Austauschvolumens auf Eisenbahn und Binnenschifffahrt eine Änderung zugunsten des Bahnweges erfahren hat, obwohl mit dieser Überlegung nicht der Tatsache widersprochen werden kann, daß sich das Austauschvolumen in Steinkohlen und -briketts nach Einführung der direkten Tarife insgesamt nicht mehr vergrößerte.²⁾

1) Monatliches Mitteilungsblatt der Hohen Behörde, November 1956, Seite 26.- Für die ersten neun Monate 1956 wird ein Rückgang von 17,3% gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres ermittelt, während der Koks austausch auf seinem Stand von 1955 verharret.

2) Die Entwicklung der Transportmengen der beiden Verkehrsträger nach Einführung der direkten Tarife wird im folgenden § 13 untersucht.

Gerade im Hinblick auf die unterschiedliche Beteiligung der Verkehrsträger in den einzelnen Relationen¹⁾ ist eine getrennte Betrachtung der Austauschentwicklung nach Versand- und Empfangsländern notwendig, will man der Integrationswirkung der direkten Montantarife einigermaßen gerecht werden. Bei der Aufteilung der in Tabelle 13 genannten Summen der Austauschmengen auf die einzelnen Gemeinschaftsländer und bei einem Vergleich der Jahre 1955 und 1954 gelangt man zu den folgenden wichtigsten Einzelergebnissen:²⁾

Die Steinkohlen- und Steinkohlenbrikettlieferungen der deutschen Reviere an die Gemeinschaftsländer sind 1955 mit Ausnahme der nach Luxemburg zurückgegangen, während der inländische Absatz in das Bundesgebiet sich von 82,8 Mio.t 1954 auf 94 Mio.t im Jahr 1955 erhöht hat.³⁾ Beim niederländischen und bei den belgischen Revieren ist die starke Zunahme der Lieferungen nach Deutschland bemerkenswert, im wesentlichen nach Norddeutschland. Diese Entwicklung kann teilweise als Folge der Einführung direkter Tarife gewertet werden, die für diese Absatzrelation eine Frachtsenkung brachten, ohne daß sie durch eine Erhöhung der Basispreise aufgefangen wurde, wie dies bei den saarländisch-lothringischen Kohlenlieferungen der Fall war. Aber auch der Absatz der Saar- und lothringischen Zechen nach Deutschland, fast ausschließlich nach Süddeutschland, hat 1955 um 0,9 Mio.t gegenüber 1954 zugenommen, während die Lieferungen des Ruhrreviers nach dem süddeutschen Markt in der gleichen Zeit um fast 1,4 Mio.t zurückgegangen sind⁴⁾, - ein Ergebnis, das sich im Hinblick auf die ausführlich besprochenen ausgleichenden Zonenpreiserhöhungen nicht als Folge der direkten Tarife erklären läßt, zumal in dieser Absatzrelation ein Wassertransport so gut wie nicht stattfindet.

Auffallend ist die beträchtliche Zunahme der französischen und saarländischen Lieferungen nach Belgien und den Niederlanden, was man zum Teil den in diesen Verbindungen eingetretenen bedeutenden Frachtverbilligungen der direkten Tarife zuschreiben kann. Der verstärkten Lieferung des niederländischen Reviers nach dem Süden, insbesondere nach Frankreich, steht ein Rückgang der Eigenversor-

1) Vergl. die Ausführungen in § 4 dieser Untersuchung

2) Siehe hierzu: Vierter Gesamtbericht der Hohen Behörde, Tabellen Nr.19 und Nr.20 im Anhang

3) Statistik der Kohlenwirtschaft e.V., Zahlen zur Kohlenwirtschaft, Heft Nr.31, Februar 1956, S.15

4) Ermittelt aus einer unveröffentlichten Statistik des Unternehmensverbandes Ruhrbergbau.

gung gegenüber, an deren Stelle erhöhte Bezüge von der Ruhr und von Niedersachsen treten. Dafür sind die Lieferungen der Ruhr nach Süddeutschland relativ zurückgegangen; dafür erfolgten verstärkte Bezüge von Lothringen und der Saar. Insgesamt läßt sich somit bei einigen Revieren der Gemeinschaft eine leichte Drehung der Absatzrichtung im entgegengesetzten Sinn des Uhrzeigers erkennen. Auch die Verkehrsströme der belgischen Reviere zeigen diese Tendenz, wobei aber zu berücksichtigen ist, daß hier die Entwicklung in starkem Maß durch die dem belgischen Bergbau während der Übergangszeit zugestandenen Unterstützungsmaßnahmen mitbestimmt wird.

Daß die direkten Brennstofftarife der EGKS die genannte Entwicklung der Absatzbeziehungen gefördert hat, kann zwar nicht bewiesen, aber doch stark vermutet werden. Sie kann unter Umständen zugleich eine erwünschte Rationalisierung der Verkehrsströme bedeuten in dem Sinne, daß durch die Umstrukturierung der Kohlenlieferungen im gemeinsamen Markt an die kilometrisch näher liegenden Absatzgebiete Verkehrsleitungen eingespart werden. Das gilt beispielsweise für die Zunahme der Lieferungen saarländisch-lothringischer Kohlen nach Süddeutschland bei relativem Rückgang der Ruhrkohlenlieferungen in Bezug auf den Bahntransport, da die mittlere Transportweite des direkten Bahnversandes von der Saar geringer ist als die von der Ruhr.

Die 2 Mio.t große Zunahme des Koks austausches von 1954 auf 1955 fällt mit 1,7 Mio.t hauptsächlich den deutschen Kokereien zu, die ihren Absatz nach den Gemeinschaftsländern um 32% steigerten. Der Mehrabsatz wurde fast ausschließlich von den Industriegebieten in Ostfrankreich, der Saar und Luxemburg aufgenommen. Da aber für den Bezug von deutschem Koks die französischen Subventionen im gleichen Ausmaß wie die Frachtverbilligungen gesenkt wurden, kann man die direkten Tarife nicht als Ursache für die Zunahme des Koksabsatzes nach Lothringen und dem Saargebiet, soweit die Lieferung auf dem Schienenweg erfolgt, angesehen werden.

Diese kurze Einzelbetrachtungen genügen, um festzustellen, daß im großen und ganzen im ersten Jahr nach Einführung der direkten Montanttarife noch keine verstärkte gegenseitige Durchdringung der Absatzräume stattgefunden hat. Auch das Ausmaß der Absatzverlagerung der belgischen und niederländischen Reviere kann

nicht als revolutionär bezeichnet werden. Bedeutendere Veränderungen sind möglicherweise zu erwarten, wenn mit dem Ende der Übergangszeit sämtliche Subventionszahlungen entfallen und eine Annäherung der Ab-Zeche-Preise im gemeinsamen Markt erfolgt. -

Es bleibt nun noch zu prüfen, wie sich die direkten Montantarife auf die Verkehrsträger und ihr Verhältnis zueinander ausgewirkt haben. In diesem Zusammenhang soll dann auch versucht werden, eine Aussage über die Änderungen der Brennstoff-Verkehrsmengen der Eisenbahnen zu treffen.-

§ 13 Auswirkungen auf die Verkehrsträger

I. Beeinflussung der Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt

Die Senkung der internationalen Eisenbahnfrachten im Kohlenverkehr durch Einführung der direkten Montantarife ließ bei der Binnenschifffahrt Befürchtungen über einen Verkehrsmengenverlust an die Eisenbahn in den betroffenen Relationen laut werden. Insbesondere die Rheinschifffahrt rechnete mit einem Druck auf die freien Wasserfrachten und Transportverlusten. Sie wandte sich gegen die Einführung der direkten Tarife mit der Begründung, die damit verbundenen Frachtsenkungen würden den Substanzverzehr der Eisenbahnen verstärken und über eine Anpassung der Wasserfrachten auch auf die Schifffahrt übergreifen lassen. Von der französischen Schifffahrt wurde vor allem der Standpunkt vertreten, daß die Abwicklung von internationalen Transporten der Montanindustrie zu ermäßigten Eisenbahnfrachten einer staatlichen Subventionierung gleichkomme und daß daher auch Subventionen für die Abwicklung der betreffenden Transporte auf dem Wasserweg gewährt werden müßten.¹⁾

Eine Prüfung der Auswirkungen der direkten Montantarife auf die Lage der Binnenschifffahrt hat zunächst von der Tatsache auszugehen, daß in zahlreichen und mengenmäßig bedeutenden Absatzbeziehungen im gemeinsamen Markt wegen des Fehlens von Wasserstraßenverbindungen kein Wettbewerb zwischen Bahn und Binnenschifffahrt besteht.²⁾ Außerdem ist zu beachten, daß die Wasserfrachten für den Binnenverkehr in den Mitgliedstaaten der EGKS regulierte Festfrachten sind, während die Frachtraten für den zwischenstaatlichen Verkehr, in erster Linie auf dem Rhein, sich nach den Spielregeln des freien Marktes bilden.³⁾ Nach Ansicht der Hohen Behörde bietet das Nebeneinanderbestehen beider Systeme nicht die Gewähr für ver-

1) Internationale Transportzeitschrift, Jg.1955, S.606.- Dieser Einwand ist nur stichhaltig, wenn die Frachtsenkungen und die entsprechenden Einnahmeausfälle im zwischenstaatlichen Verkehr Defizite bei den Eisenbahnverwaltungen entstehen lassen, die durch öffentliche Mittel abgedeckt werden.

2) Vergl. die Übersicht über die Verkehrswege der Kohle in § 4.

3) Lediglich bei der französischen Schifffahrt unterliegt der internationale Rheinverkehr einer gewissen Aufsicht, indem er auch im ausgehenden Verkehr über die Meldestellen abgewickelt wird. Vergl. v.Koeppen, U.: Europäische Verkehrsfragen im Bereich der Binnenschifffahrt, in: Zeitschr. für Binnenschifffahrt 1955, S.175.

gleichbare Wasserfrachten im Bereich der Gemeinschaft, da in Zeiten wirtschaftlicher Depression die internationalen freien Frachten weit unter das Niveau der vergleichbaren Binnenfrachten fallen, in der Hochkonjunktur dagegen infolge des Mangels an Kahnraum erheblich darüber steigen.¹⁾

Es empfiehlt sich, zur Feststellung von Rückwirkungen der direkten Montantarife auf das Wettbewerbsverhältnis zwischen Eisenbahn und Binnenschifffahrt innerhalb der Gemeinschaft drei Fälle zu unterscheiden:

1. Das Verhältnis von Eisenbahn und Wasserstraße im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates;
2. Die Stellung der Schifffahrt im Binnenverkehr zum grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr;
3. Das Verhältnis von Eisenbahn und Schifffahrt im internationalen Verkehr.

Zu 1. Da die direkten Montantarife wesensgemäß nur die grenzüberschreitenden Transporte verbilligt haben, kann sich hieraus für das Verhältnis Wasserweg/Bahnweg im reinen Inlandsverkehr keine unmittelbare Benachteiligung der Binnenschifffahrt im Vergleich zur Ausgangslage ergeben. Im Gegenteil hat sich hier mittelbar in den Mitgliedstaaten außer Deutschland die Stellung der Schifffahrt ceteris paribus der Tendenz nach dadurch verbessert, daß die Eisenbahnverwaltungen zum teilweisen Ausgleich der durch die direkten Tarife erwarteten Einnahmeausfälle ihre Kohlentarife erhöht haben.

Zu 2. Ein anderes Bild ergibt sich, wenn man die Wettbewerbsbeziehungen zwischen der Binnenschifffahrt im Inlandsverkehr und dem grenzüberschreitenden Eisenbahntransport aus einem Mitglied-

1) Die Hohe Behörde hat bereits ihre Arbeiten zur Beseitigung dieser Frachtdisparität zwischen nationalem und internationalem Verkehr in Angriff genommen. Es war geplant, auch für den grenzüberschreitenden Wasserstraßenverkehr in Montangütern Frachtausschüsse einzusetzen; ferner wurde ein System vorgeschlagen, das die Festsetzung von Höchst- und Mindestfrachten im internationalen Verkehr vorsieht. Die internationale Binnenschifffahrtsunion und die Arbeitsgemeinschaft für die Rheinschifffahrt haben sich jedoch gegen die Bestrebungen der Hohen Behörde im Sinne einer Festfrachtenregelung ausgesprochen. Die zunehmenden Poolvereinbarungen im internationalen Kohlenverkehr lösen indessen das Problem auf eine zwanglose Art durch freie Abmachungen innerhalb der Binnenschifffahrt.

staat nach dem Inlandsmarkt betrachtet. Eine Beeinträchtigung der Binnenschifffahrt hängt in diesem Fall davon ab, ob die Tarifsenkung dem jenseits der Grenze liegenden Revier einen Wettbewerbsvorteil auf dem umstrittenen Inlandsmarktgebiet verschafft hat. Dann kann grundsätzlich die Eisenbahnfrachtsenkung das bisherige Verkehrsaufkommen der Schifffahrt gefährden. Jedoch ist eine Aussage über die tatsächlichen Auswirkungen jeweils nur im Einzelfall möglich und nur im Zusammenhang mit der Gestaltung der übrigen Daten zu treffen, die die Menge und Richtung des Absatzes in einer Relation bestimmen. Deshalb werden Verkehrsverluste der Binnenschifffahrt in diesen Wettbewerbsfällen nur die Folge von Substitutionswirkungen auf dem gemeinsamen Kohlenmarkt sein.

Als Beispiel für diese Kategorie seien die Verkehrsrelationen nach dem süddeutschen Absatzmarkt herangezogen. Wie bereits in der Übersicht über die Transportwege der Kohle dargestellt, wird Süddeutschland von der Ruhr neben der Eisenbahn auch auf dem direkten und gebrochenen Wasserweg über den Rhein beliefert, wobei der AT 6 U 1 als Ablaufftarif die Binnenschifffahrt unterstützt, während der Bezug der Saar- und lothringischen Kohle ausschließlich auf dem Bahnweg erfolgt. Wie die Frachtuntersuchung ergeben hat, führten die direkten Brennstofftarife Süddeutschland frachtmäßig als Absatzgebiet dem Saar-lothringischen Revier zu und damit, da der Wassertransport hier entfällt, der Eisenbahn als Transportmittel.

Da jedoch nach Einführung der direkten Tarife die Ortspreise für Kohle auf dem süddeutschen Markt aus den dargelegten Gründen im wesentlichen unverändert blieben und somit kein Anlaß zu einer Nachfrage- und Absatzverlagerung bestand, konnte die Binnenschifffahrt im Kohlenverkehr nach Süddeutschland keine Einbußen erleiden, die auf die Direkttarife zurückzuführen wären, genau so wenig, wie die Eisenbahn im Verkehr von der Ruhr aus dieser Ursache Transportmengen verlieren konnte zugunsten der Verkehrsrelation Saar/Lothringen - Süddeutschland.

Trotz dieser theoretisch folgerichtigen Beweisführung haben jedoch die Lieferungen der Reviere Saar und Lothringen nach Süddeutschland zugenommen, während gleichzeitig die Absatzmengen des Ruhrreviers nach Süddeutschland 1955 gegenüber 1954 abgenommen haben, wie nachfolgende Tabelle erkennen läßt:

Tabelle 14: Belieferung Süddeutschlands (Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg, Bayern) mit Kohle von der Ruhr und von Saar/Lothringen in den Jahren 1952 - 1955

	M e n g e n in 1000 t				Veränderung 1955 in v.H. von 1954
	1952	1953	1954	1955	
<u>I. von der Ruhr</u>					
Insgesamt:	15.767	15.881	18.273	16.805	-13,5
davon:	=====				
Bahnweg	9.525	8.472	9.314	9.929	+ 6,6
Reiner Wasserweg	3.976	4.806	6.084	4.917	-19
Gebrochener Weg	2.107	2.375	2.417	1.355	-43,9
Landweg	0.179	0.228	0.458	0.604	+31
<u>II. von Saar/Lothringen</u>					
Insgesamt:	3.940	4.320	4.239	5.141	+21
davon:	=====				
Saar	3.391	3.483	3.392	4.052	+16
Lothringen	549	837	847	1.089	+28

Quelle: Unveröffentlichte Statistik des Unternehmensverbandes Ruhrbergbau und Statistisches Bulletin der Hohen Behörde, 4. Jahrg. Nr. 1

Eine Erklärung für den Rückgang der Ruhrkohlenlieferungen im Jahr 1955 mag in der konjunkturrell bedingten Mangellage zu finden sein. Von dem Rückgang wurde ausschließlich die Binnenschifffahrt betroffen, während die Eisenbahn ihren Anteil in dieser Relation steigern konnte.

Insgesamt gesehen konnte die deutsche Binnenschifffahrt ihre Kohlenverkehrsmengen jedoch auch 1955 gegenüber dem Vorjahr erhöhen, wie aus einer vom Bundesministerium für Verkehr veröffentlichten Statistik zu entnehmen ist:

Tabelle 15: Kohlenverkehr auf den Binnenwasserstraßen des Bundesgebiets (ohne Durchgangsverkehr) in 1000 t

	1952	1953	1954	1955
Verkehrsmenge insgesamt:	31.981	29.891	31.631	33.849
davon:	=====			
Auf fremden Schiffen:	8.382	8.420	9.756	9.078
In der Relation				
Rhein/Ruhr - Oberrhein:	9.389	10.105	10.979	8.864

Quelle: "Deutsche Binnenschifffahrt 1955", herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Heft 2, Tabelle 35

Auch diese Statistik bestätigt den Rückgang der Kohlenmengen im Wasserverkehr nach Süddeutschland im Jahr 1955. Die Gesamtzunahme des Kohlenverkehrs beruht auf einer Steigerung der Transportmengen von der Ruhr nach Hannover und West-Berlin.¹⁾

Eine weitere Beeinträchtigung ihres Kohlenverkehrsvolumens nach Süddeutschland wird die Binnenschifffahrt dann erfahren, wenn bei unveränderter Wasserfrachtenlage und unter den früher genannten Voraussetzungen preislicher Art eine - wenn auch wegen des Qualitätsproblems nur teilweise - Umlenkung der Nachfrage zugunsten der Reviere Saar und Lothringen einsetzt. Das würde aber, wie bereits erwähnt, nur die Wiederherstellung des vor dem letzten Krieg gegebenen Zustandes bedeuten, denn die Rheinschifffahrt hat durch die politische Abtrennung des Saargebiets Vorteile in Form einer Zunahme der Kohlenverkehrsmengen aus dem Ruhrgebiet gewonnen, insbesondere auch im gebrochenen Verkehr nach Süddeutschland. Der Rückgang des gebrochenen Kohlenverkehrs käme andererseits der Deutschen Bundesbahn zustatten, wenn der AT 6 U 1 für sie tatsächlich "eine Quelle hoher Verluste"²⁾ darstellt, da der Ablauf von den begünstigten Binnenhäfen meist nur in Einzelwagen und auf relativ kurze Entfernungen, also ohne größere Selbstkostendegression, erfolgt. Wegen des dann frei werdenden Schiffsraums und dessen Angebot in anderen Relationen würden auch die Schifffahrtsgewerbe der übrigen Staaten die Auswirkungen dieser Schrumpfung im Kohlenverkehrsvolumen zu spüren bekommen.

Der Eintritt derartiger Wirkungen hängt jedoch von der Frachtentwicklung sowohl bei der Binnenschifffahrt als auch bei der Eisenbahn ab, insbesondere hinsichtlich des AT 6 B 1, für dessen Entfernungsstaffel die Schifffahrt schon lange eine Änderung fordert. Voraussagen können hierüber keine gegeben werden. Es bleibt abzuwarten, welche Ergebnisse die Harmonisierungsmaßnahmen der Hohen Behörde bei den Eisenbahngütertarifen bringen werden. Man muß schließlich auch berücksichtigen, daß der Vertrag der EGKS Schutzbestimmungen bereithält, um schwere Störungen im Verkehrswesen zu verhindern. Auf jeden Fall verschlechtert aber die deutsche Binnenschifffahrt unter den derzeitigen Verhältnissen ihre Wettbewerbsstellung, wenn ihre deutschen Festfrachten für den Kohlen-

1) Vergl. im einzelnen die genannte Statistik

2) Schulz-Kiesow, Paul: Montan-Union und Verkehr...., S.74

verkehr um 10 bis 15% der derzeitigen Frachten erhöht werden würden, wie es bereits in Aussicht gestellt worden ist.-

Auf eine Darstellung der Änderungen im Verhältnis zwischen inländischem Wassertransport und grenzüberschreitendem Eisenbahnverkehr in den übrigen Mitgliedstaaten der EGKS muß verzichtet werden, weil entsprechende Leistungsstatistiken der Verkehrsträger noch nicht zur Verfügung stehen. Genauere Aussagen über etwaige Verkehrsmengenverlagerungen von der Schifffahrt auf die Eisenbahn und auch über Änderungen in der Versandrichtung bei den einzelnen Transportmitteln können dann getroffen werden, wenn die ersten Zahlen der von der Hohen Behörde inzwischen eingeführten Verkehrsstatistik innerhalb des gemeinsamen Marktes vorliegen.¹⁾ Da diese transportstatistischen Erhebungen erst mit dem Jahr 1956 begannen, fehlen jedoch auch dann noch Vergleichszahlen, um Art und Umfang der Änderungen gegenüber der Ausgangslage bei Eröffnung des gemeinsamen Marktes feststellen und eine genaue quantitative Beurteilung der in zwischen getroffenen verkehrspolitischen Eingriffe vornehmen zu können.

Zu 3. Eine Gefahr umfassender Mengenverluste erblickte die Binnenschifffahrt nicht zu Unrecht in den zwischenstaatlichen Brennstoffverkehrsrelationen, in denen sie mit der Eisenbahn im Wettbewerb steht. Das ist in erster Linie der Fall im Verkehr auf dem Rhein sowohl talwärts nach Holland und Belgien als auch in der Bergfahrt nach französischen und schweizerischen Häfen. Gerade in der letztgenannten Versandrichtung ragt mengenmäßig eine Relation besonders hervor: Der Kohlen- und Koksverkehr von der Ruhr nach Lothringen über Straßburg, dessen Transportvolumen mit jährlich 800 000 bis 1 Mio.t einschließlich 100 000 t Loco-Gut beziffert wird.²⁾ Für die Aufrechterhaltung dieses Verkehrs hegte die Rheinschifffahrt die stärksten Befürchtungen, da die Frachten des direkten Bahnwegs durch die direkten Tarife eine solche Verbilligung erfuhren, daß die Schifffahrt nicht mehr wettbewerbsfähig bleiben konnte. Man rechnete deshalb vielfach mit einem völligen Wegfall der Kohlenverkehre von der Ruhr nach Lothringen

1) Über Aufbau und Methode dieser Transportstatistik vergl. Statistische Informationen der Hohen Behörde, 2.Jg.Nr.4, S.31.

2) Deutsche Verkehrszeitung, 9.Jg.1955, Nr.20, S.9.-. Vergl.dazu auch die Ausführungen unter § 4 dieser Untersuchung.

auf dem Rhein via Straßburg, sofern die französische Regierung keine Gegenmaßnahmen ergriff. Es ist in dieser Hinsicht merkwürdig, daß die französische Regierung und die lothringische Industrie auf eine fühlbare Frachtverbilligung der Ruhrkohlen- und Koksbezüge durch die direkten Tarife großen Wert gelegt hatten, obwohl der Transport fester Brennstoffe nach Straßburg seit Ende des letzten Krieges fast ausschließlich von den französischen Reedereien abgewickelt wird.¹⁾

Der Verkehr von Kohle und Koks von den Rhein/Ruhr-Häfen nach Straßburg ist aufgrund französischer Dekrete in den Händen der "Communauté de Navigation française rhénane" monopolisiert. Diese Staatsreederei erhält von der französischen Regierung für den Kohlen- und Kokstransport von der Ruhr nach Straßburg Frachten, die im Durchschnitt den gemäß den innerdeutschen Tarifvorschriften für Kohle geltenden Frachten entsprechen.²⁾ Deutsche Reedereien, die vertraglich in dieser Relation beschäftigt werden, erhalten für die Kohlenverladungen nach Straßburg die für den Verkehr nach Kehl geltende Binnen-Festfracht in Höhe von 11,30 DM/t seit 12.8.1952.- Die französischen Brennstoffveroraucher zahlen indessen nicht den vollen Frachtbetrag, sondern nur Frachtraten, die aufgrund der jeweiligen Marktlage im freien internationalen Rheinverkehr gelten. Der Unterschiedsbetrag wird der Reederei aus dem französischen Ausgleichsfonds für feste Brennstoffe erstattet. Die Höhe des vom französischen Empfänger im einzelnen zu zahlenden Frachtbetrags ist nicht genau bekannt, unter anderem auch deshalb nicht, weil für die Ruhrkohlenbezüge gleichzeitig auch andere Ausgleichsbeträge geleistet werden, deren Größe im Einzelfall nicht ohne weiteres festgestellt werden kann.³⁾

Den durch die Einführung der frachtverbilligenden direkten Tarife drohenden Verkehrsverlusten an die Eisenbahn wurde durch eine

1) Zwischen den beiden Weltkriegen war dagegen die deutsche Flagge in dieser Relation mit etwa 50% beteiligt.- Schaefer, H.U.: Das Ordnungswerk der Rheinschifffahrt....., S.402

2) Nach Angaben der Transportabteilung der Hohen Behörde. Die genaue Höhe dieser Frachten ist nicht in Erfahrung zu bringen; im Zusammenhang mit der Einführung der direkten Tarife wurde von französischer Seite eine Frachtrate ab Gelsenkirchen nach Straßburg einschließlich Kanalabgaben auf dem Rhein-Herne-Kanal von 1.210.--ffrs./t genannt.

3) Nach Mitteilung der Transportabteilung der Hohen Behörde.- Der gesamte Brennstoffverkauf der Ruhr an Frankreich vollzieht sich über die staatliche Einfuhrorganisation ATIC.

Änderung des französischen Subventionssystems begegnet.¹⁾ Es wurde so umgestellt, daß die Wettbewerbsgleichheit zwischen dem Bezug auf dem direkten Bahnweg und dem gebrochenen Weg weitgehend gewahrt blieb. Das belegt folgende Rechnung:²⁾

Einstandspreis je Tonne Kokskohle von der Ruhr in Thionville

	<u>bis 30.4.55</u>	<u>ab 1.5.55</u>
a) bei Bezug auf dem direkten Bahnweg	5.555 ffrs.	5.915 ffrs
b) im gebrochenen Weg über Straßburg		
mit Bahnablauf	5.520 "	5.930 "
- mit Kanalablauf	5.288 "	5.698 "

Trotz der beträchtlichen Frachtsenkung aufgrund der Direkttarife hatte sich auf diese Weise der Einstandspreis beim direkten Bahnbezug erhöht und lag nur unwesentlich niedriger als im gebrochenen Weg mit Bahnablauf, dagegen höher als im gebrochenen Weg mit Kanalablauf. Auch nach der endgültigen Senkung der Abfertigungsgbühren auf je die Hälfte im Versand- und Empfangsland in den direkten Eisenbahntarifen ab 1.5.1956 wurden die Subventionen dieser Frachtverringerung entsprechend so geändert, daß sich das Wettbewerbsverhältnis zwischen Eisenbahn und Rheinschiffahrt nicht verschob, wobei zu bemerken ist, daß seit 21.5.1956 für Kokskohle, die auf dem direkten Bahnweg von der Ruhr bezogen wird, keine Subvention mehr gezahlt wird.²⁾

Schwere Schädigungen konnte die Rheinschiffahrt in dieser Relation bisher also aufgrund der Manipulationen im Subventionssystem nicht erleiden. Das bestätigt auch im großen und ganzen nachfolgende Tabelle über die Versandmengen in den Jahren 1952 bis 1955:

Tabelle 16: Aufteilung der Brennstofftransportmengen von der Ruhr nach Lothringen auf Eisenbahn und Schiffahrt in den Jahren 1952 - 1955

	Versandmengen in 1000 t							
	1952		1953		1954		1955	
	Kohle	Koks	Kohle	Koks	Kohle	Koks	Kohle	Koks
a) Reiner Bahnweg	600	2950	355	2423	317	1939	423	3022
b) gebrochener Weg	288	293	301	264	304	131	297	202
<u>Anteile in v.H.</u>								
a) Bahnweg	67,6	91,0	54,1	90,2	51,1	93,7	58,7	93,7
b) Gebr.Weg	32,4	9,0	45,9	9,8	48,9	6,3	41,3	6,3

Quelle: Nach Angaben der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle G.m.b.H., Essen

1) Vergl. die Ausführungen unter § 12, III.

2) Monatliches Mitteilungsblatt der Hohen Behörde, Juli 1956, S.29

Die von der französischen Regierung an die französischen Rheinreedereien gezahlten Ausgleichsbeträge im Brennstofftransport werden nach Ablauf der Übergangszeit im Februar 1958 entfallen. Dann wird sich zwangsläufig die Situation ergeben, daß die Frachten der Rheinschiffahrt in der Relation Ruhr-Straßburg im freien Wettbewerb mit den Frachten des direkten Bahnweges stehen. Die Transportabteilung der Hohen Behörde nimmt jedoch an, daß die dann sich ergebenden Rheinfrachten einschließlich Anreizzuschlag niedriger liegen werden als die gegenwärtig vergüteten Frachtraten. Es ist auch damit zu rechnen, daß die französische Regierung alles versuchen wird, um die Kosten des gebrochenen Verkehrs auf das Niveau der Fracht des direkten Eisenbahnweges zu senken.¹⁾ Sollte tatsächlich die Frachtgleichheit beider Wege gesichert und Verkehrsverluste vermieden werden können, so tritt andererseits wegen der niederen Schiffsfrachtentgelte die befürchtete Gefahr eines Substanzverzehr auf, sofern ein erhöhtes Verkehrsaufkommen nicht den entsprechenden finanziellen Ausgleich schafft. Auf lange Sicht wird der Bau des Moselkanals, der bis 1961 fertiggestellt sein soll, eine weitere Änderung im Wettbewerbsverhältnis zwischen Bahn und Schiffahrt in der Verbindung Ruhr-Lothringen bringen, in diesem Fall vermutlich zu Ungunsten der Eisenbahn.

Im Talverkehr von den Rhein- und Ruhrhäfen nach den Beneluxhäfen ist ebenfalls kein Absinken der Wasserfrachten in ihrer absoluten Höhe festzustellen; ob ein relativer Druck auf die Frachten bestanden hat, kann nicht nachgewiesen werden. Jedenfalls sind hier die Frachtraten, die seit 1949 in der Regel durch Jahresverträge zwischen den Ruhr-Kohlenverkaufsgesellschaften und Reedereien aus Holland, Belgien, Frankreich und Deutschland unter Einschluß der Partikulierschiffer zustande kommen, in den vergangenen zwei Jahren gestiegen, wie folgende Übersicht zeigt:²⁾

Wasserfrachten in DM/t von Ruhrort nach Rotterdam

	<u>Kohle</u>	<u>Koks</u>
1950 - 31.3.1955 ³⁾	2.20	2.53
1.4.1955 - 31.3.1956 ⁴⁾	2.45	2.82

1) Vergl. Vierter Gesamtbericht d. Hohen Behörde v. 8.4.56, Ziff. 95c

2) Nach Mitteilungen des Verbands deutscher Rheinreeder e.V., Duisburg-Ruhrort, und der Transportabteilung der Hohen Behörde.

3) Vertrag zwischen dem Deutschen Kohlen-Verkauf und den Reedereien.

4) Vertrag zwischen der Gemeinschaftsorganisation Ruhrkohle G.m.b.H. und den Kohlenreedereien.

ab 1.4.1956¹⁾

a) für Länder der Montanunion²⁾

b) sonstige Exportkohle

<u>Kohle</u>	<u>Koks</u>
2.95 DM/t	3.25 DM/t
3.60 " "	3.90 " "

Für Ladungen nach Antwerpen ist jeweils ein Frachtzuschlag von 40 Pfg. auf die oben genannten Frachten zuzurechnen.

Auffallend ist die Frachtdifferenzierung ab 1.4.56 für Kohle mit Bestimmung nach Gemeinschaftsländer und für sonstige Exportkohle, die mit einer höheren Fracht belastet wird. Sie läßt die Absicht der Hohen Behörde erkennen, den Verbrauchern im gemeinsamen Markt möglichst billige Preise zu verschaffen.

Die Frachtsenkung im direkten Eisenbahnverkehr bei gleichzeitiger Erhöhung der Wasserfrachten in der Relation nach den Beneluxhäfen mag allerdings einen Transportmengenzuwachs der Eisenbahn zu Lasten der Binnenschifffahrt zur Folge haben. Die Entwicklung der Verkehrsmengen von der Ruhr nach den Beneluxhäfen vermitteln nachstehende Zahlen:³⁾

	<u>1952</u>	<u>1953</u>	<u>1954</u>	<u>1955</u>
Kohlenverkehr der Rheinschifffahrt in 1000 t	4500,0	5290,8	6657,4	4105,3

Der Rückgang der Wassertransportmenge von 1954 auf 1955 dürfte überwiegend durch die Mangellage auf dem Kohlenmarkt bedingt sein, die zu einer Verringerung der Kohlenausfuhren zwang, der erhöhte Einfuhren aus dritten Ländern gegenüberstehen.

Für die Entwicklung der freien Rheinfrachten in den übrigen Kohlenverkehrsrelationen spielen neben der allgemein aufsteigenden Konjunktur die multilateralen Verständigungsbestrebungen der letzten zwei Jahre eine entscheidende Rolle. Sie gründen sich auf eine Empfehlung der Wirtschaftskonferenz der Rheinschifffahrt von 1952 in Straßburg und führten zu einer weitgehenden Poolung von Frachten mit Festpreischarakter, vor allem in der mengenmäßig wichtigsten Sparte des Kohlenverkehrs, mit dem Zweck, die schwankenden Unterkostenfrachten der vergangenen Jahre zu beseitigen. Zustande kamen bisher folgende Poolvereinbarungen im internationalen Kohlenverkehr auf dem Rhein:

1) Verträge für Kohle nach den Montanunionsländern zwischen den Kohlenreedereien und der Mausegatt-, Präsident- und Geitling-Ruhrkohlenverkaufsgesellschaft m.b.H., Essen.

2) Kohle nach Italien, Holland, Belgien und Luxemburg.

3) Quelle: Deutsche Binnenschifffahrt 1955, herausgegeben vom Bundesminister für Verkehr, Heft 2, Tabelle 35.

- a) Die Rheinfelder Konvention ab 1.1.1955. Sie regelt die Frachtenbildung und die mengenmäßige Aufteilung der Transporte von Kohle aus Deutschland und den Beneluxstaaten nach der Schweiz.
- b) Der Straßburger Pool, der nur im ausgehenden Verkehr des Rheinhafens Straßburg ebenfalls die Aufteilung der Transportmengen und die Frachtfestsetzung regelt; er trat am 1.4.1955 in Kraft.
- c) Der Kettwiger Pool für den Kohlenverkehr von den Beneluxhäfen nach Deutschland. Er wurde am 1.4.1956 mit einer Laufzeit von vorläufig zwei Jahren in Kraft gesetzt und enthält Konventionsfrachten und Transportbedingungen für Verladungen von Kohle, Koks und Briketts ab frei Rheinschiff Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen nach deutschen Rheinhäfen, gilt also überwiegend für die Einfuhrkohle aus den U.S.A.¹⁾ Gleichzeitig wurden auch Vereinbarungen über die Beteiligung ausländischer Schiffe am innerdeutschen Kohlenverkehr im Sinne einer Aufhebung des Kabotagevorbehaltes getroffen.

Zu c) Die Kohlenverkehrsmengen von den Beneluxhäfen nach deutschen Rheinhäfen sind je nach Konjunkturlage oder beeinflusst von bestimmten strukturellen Gegebenheiten in der Bundesrepublik, beispielsweise dem Mangel an Bergarbeitern oder Kapital, sehr unterschiedlich. 1952 waren es 3,35 Mio.t, 1954 dagegen nur 0,67 Mio.t.²⁾ Dementsprechend weisen auch die Frachten außerordentlich starke Schwankungen auf, die sich beispielsweise für die Standardstrecke Rotterdam - Mannheim zwischen 4.50 hfl und 30 hfl je t bewegt haben. Wegen des zunehmenden Ladungsangebots an U.S.A.-Kohlen und Erzen war seit 1955 ein steigender Trend der freien Frachtraten zu beobachten.

Die Rheinfrachten im Kohlenverkehr für die Repräsentativ-Verbindung Rotterdam-Mannheim nahmen seit 1953 folgenden Verlauf:³⁾

1953⁴⁾ bei ganzer gesetzlicher Lade- und Löschzeit: 9.50 DM/t
 1954/55 keine festen Vertragsfrachten; Frachten nach der Rotterdamer Börse 8 - 12 hfl. oder 5.50 - 7.50 DM/t⁵⁾

1) Über Inhalt und Organe dieser Konvention vergl. Schaefer, H.U.: Das Ordnungswerk der Rheinschifffahrt....., S.413

2) Schaefer, H.U.: Das Ordnungswerk....., S.412

3) Nach Angaben des Verbands deutscher Rheinreeder e.V., der Transportabteilung der Hohen Behörde und des Bundesverkehrsministeriums.

4) Nach einem 1952 zwischen dem Deutschen Kohlen-Verkauf und den Kohlenreedereien geschlossenen Vertrag.

5) In diesem Zeitraum sind nur kleine Mengen transportiert worden. Die genannten Frachten in DM entsprechen den bekannt gewordenen großen Jahresabschlüssen für vergleichbare Massentransporte nach Mannheim.

1.4. - 30. 6.1956 Kettwiger Pool	9,25 DM/t
1.7. - 31.12.1956 Kettwiger Pool	10,50 DM/t

Die Frachten des Kettwiger Pools sind Festfrachten innerhalb einer vorläufig auf 2,4 Mio.t festgesetzten Gesamt-Höchstmenge, d.h.sie dürfen von keinem Poolpartner weder unter- noch überschritten werden.¹⁾ Auf diese Weise sind die starken Schwankungen der Frachtraten vorerst beseitigt.

Aus den vorstehenden Betrachtungen kann gefolgert werden, daß die Rheinschiffahrt bisher noch keine Benachteiligungen durch die direkten internationalen Montantarife erfahren hat. An keiner Stelle ist bezüglich des absoluten Wasserfrachtenniveaus der erwartete Druck festzustellen, der sich wegen des Zusammenhangs des Angebots an Frachtraum auch auf andere Güterverkehre ausdehnt hätte. Dazu beigetragen haben mag auch die derzeitige konjunkturelle Situation mit einem Mangel an Schiffsraum.

Hinsichtlich der Entwicklung in der nächsten Zeit, vor allem für die Relation Ruhr-Straßburg nach Wegfall der Subventionen, ist zu berücksichtigen, daß die Hohe Behörde durch den EGKS-Vertrag verpflichtet ist, schwere Störungen im Verkehrswesen zu vermeiden, die sich aus ihren Maßnahmen ergeben.

Damit, daß die direkten Montantarife vorläufig zu keinen störenden Beeinträchtigungen im Rheinschiffahrtsverkehr geführt haben, ist das Problem der Koordination der Verkehrsträger Eisenbahn und Binnenschiffahrt innerhalb der Montanunion noch nicht gelöst. Es kann kein Zweifel bestehen, daß beiden Verkehrsträgern auf dem gemeinsamen Markt gleicherweise eine wichtige Funktion zukommt. Konnten aber bisher die nationalen Eisenbahngütertarife für Kohle im Binnenverkehr dieses Problem in den meisten Gemeinschaftsländern nicht befriedigend lösen, so vermag es der direkte Tarif erst recht nicht; denn eine unter mehr technisch-formalen Gesichtspunkten vorgenommene Koppelung zweier hinsichtlich des Verkehrsteilungsproblems falscher Tarife ergibt keinen in dieser Beziehung richtigen Tarif, auch nicht, wenn einer der beiden oder gar beide nationalen Tarife das Koordinierungsproblem im nationalwirtschaftlichen Rahmen tatsächlich optimal gelöst haben sollten. -

1) Schaefer, H.U.: Das Ordnungswerk der Rheinschiffahrt..., S.412

II. Auswirkungen auf die Finanzlage und Tarifgestaltung der Eisenbahnen

Die direkten internationalen Tarife der Montanunion brachten im grenzüberschreitenden Brennstoffverkehr erhebliche Frachtsenkungen, die je nach Relation, Gesamtentfernung und Länge der nationalen Teilstrecke unterschiedlich sind. Im Durchschnitt betragen sie aber etwa 12% der früheren internationalen Brennstoff-Frachten vor Beseitigung des Frachtenbruchs.

Da die Frachtverbilligungen nicht das Resultat einer durch die Wirksamkeit des gemeinsamen Marktes ökonomisch bedingten Leistungsverbilligung sind, ihnen also keine Selbstkostensenkungen zugrunde liegen, mußte die Beseitigung des Frachtenbruchs zwangsläufig entsprechende Einnahmeverluste der nationalen Eisenbahnverwaltungen hervorrufen.

Diese Frachtausfälle und ihre Folgen bilden den wichtigsten Ansatzpunkt für die Kritiker der direkten Montanttarife. Eine genaue Erfassung der tatsächlichen Ertragseinbußen ist indessen außerordentlich schwierig. Der verhältnismäßig kurze Beobachtungszeitraum seit Einführung der Direkttarife läßt auch noch keine endgültige Aussage über die Größe der Verluste zu. Die von verschiedener Seite vorgenommenen Schätzungen weichen stark voneinander ab.

Die Hohe Behörde rechnete mit Verlusten in Höhe von jährlich 60-80 Mio.DM, die den sechs Eisenbahnverwaltungen der EGKS durch die Anwendung der direkten Brennstoff-, Erz- und Stahltarife bei Aufrechterhaltung des ursprünglichen Tarifniveaus entstehen.¹⁾

Für die Deutsche Bundesbahn wurde der Anteil allein auf 35-40 Mio. DM jährlich geschätzt. Der Einnahmeausfall für die SNCF durch alle direkten Montanttarife wurde mit 2,6 Mrd.ffrs oder annähernd 30% der Gesamteinnahmen aus dem französischen Kohlen- und Stahlverkehr ermittelt, der für die SNCB auf 1,4 Mrd.ffrs.

Der Sachverständigenausschuß und die Transportabteilung der Hohen Behörde haben versucht, die Frachtausfälle für den Brennstoffverkehr auf der Grundlage der Transportmengen in den wichtigsten zwischenstaatlichen Relationen vom Jahr 1953 zu bestimmen, allerdings unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen einheitlichen

1) Deutsche Verkehrszeitung, Jg.1955, Nr.20, S.9

Degressionskoeffizienten für alle Entfernungen. Lediglich um einen größenmäßigen Anhaltspunkt zu gewinnen, seien die so für den Wechselverkehr in Kohlen und Koks ermittelten Einnahmeminierungen für die einzelnen Eisenbahnen hier wiedergegeben:¹⁾

	<u>in 1000 DM</u>		<u>in 1000 DM</u>
Deutschland (DB)	16.737	Italien (FS)	0.261
Frankreich (SNCF)	15.785	Luxemburg (CFL)	9.537
Saar (EdS)	10.870	Niederlande (NS)	3.257

Für Belgien (SNCB) wurde unter den genannten Voraussetzungen eine Einnahmesteigerung in Höhe von 547.000 DM errechnet, was sich mit einer Abschwächung der Entfernungsstaffel durch die vorgeschlagenen Degressionskoeffizienten erklären läßt.

Es ist jedoch hervorzuheben, daß diese Zahlen nicht die tatsächlich pro Jahr anfallenden Einnahmeverluste angeben können, und zwar - abgesehen davon, daß die vorgeschlagenen einheitlichen Degressionskoeffizienten in Entfernungen über 250 km nicht übernommen wurden - aus folgenden Gründen:

1. Die vorgenannten Berechnungen fassen auf den Transportmengen nur in den wichtigsten zwischenstaatlichen Kohlen- und Koksverkehrsrelationen des gemeinsamen Marktes. Es trifft zwar zu, daß der Austausch nicht flächenhaft gestreut ist und bei Angebot und Nachfrage Konzentrationspunkte bestehen, so daß die hauptsächlichen Mengen nur in einigen wenigen Relationen befördert werden.²⁾ Man kann aber sicher nicht annehmen, daß mit den in der genannten Untersuchung herangezogenen insgesamt 38 Kohlen- und 18 Koksverbindungen sämtliche bedeutenderen Wechselverkehre erfaßt sind, und zwar weder nach Lage des Empfangsortes noch der des Grenzübergangspunktes. Folglich mangelt es an der exakten Grundlage für die Berechnung der oben aufgeführten Brennstoff-Frachtausfälle. Eine vollständige Erfassung aller zwischenstaatlichen Brennstoffverkehrsverbindungen und der ihnen zuzuordnenden Transportmengen

1) Quelle: Dokument 2750/54 der Hohen Behörde, Anlage IIa, jeweils Hypothese A I. Umrechnung der in Fb angegebenen Beträge in DM zum Bahnkurs von 100 bfrs = 8,44 DM (Stand vom 1.1.1953).

2) Darauf weist Scheider zur Rechtfertigung der genannten Berechnung hin, auf die sich seine Ausführungen stützen. Scheider, W.: Die Tarifpolitik der Hohen Behörde....., S.107

wird erst das Ergebnis der erwähnten, seit 1956 eingeführten transportstatistischen Erhebungen durch die Hohe Behörde gestatten.

2. Die auf der Grundlage der Transportmengen eines vergangenen Zeitraums ermittelte und wegen einer Tarifänderung zu erwartende Verschiebung der Ertragslage einer Eisenbahnunternehmung kann deshalb nicht mit dem tatsächlichen Ergebnis übereinstimmen, weil die möglichen Verkehrsmengenänderungen nicht im voraus bekannt sind, wobei es keine Rolle spielt, ob die Veränderung der Transportmengen ausschließlich die Folge der Tarifänderung ist oder nicht. Es wurde bereits erwähnt, daß die quantitativen Auswirkungen einer Tarifänderung sowohl a) auf Angebot und Nachfrage nach den Verkehrsleistungen als auch b) weiterwirkend auf Produktion und Absatz der transportierten Güter rechnerisch nicht zu ermitteln sind, auch nicht empirisch für einen zurückliegenden Zeitraum. Genau so wenig, wie zwischen Transportkosten und Verkehrsmenge eine konstante Relation besteht, gibt es ein festes Verhältnis zwischen Tariffhöhe und Verkehrsmenge. Man kann lediglich behaupten, daß die Verkehrsmenge desto mehr auf Tarifänderungen reagiert, je elastischer bei einem gegebenen Gut die Nachfrage nach Verkehrsleistungen ist. Es läßt sich dagegen mit "mathematischer Zuverlässigkeit feststellen, in welchem Prozentsatz die Verkehrsmenge zunehmen müßte, damit bei einer bestimmten Tarifsenkung die gleichen Einnahmen wie zuvor erzielt würden"¹⁾. Demnach müßte bei einer Tarifsenkung von 20%, die durch die direkten Tarife erreicht wurden, der Verkehr zwecks Einnahmeausgleich um 25% zunehmen,²⁾ und zwar nicht per Saldo im gemeinsamen Markt, sondern in der jeweiligen bilateralen Transportrelation. Selbst dann ist aber noch nicht sicher, ob die Nettoeinnahmen der Eisenbahn hierdurch eine Steigerung erfahren, wenn die erhöhten Verkehrsleistungen einen Übergang zu einer höheren Intensitätsstufe mit entsprechend sprunghaft anwachsenden Fixkosten notwendig machen. Gerade bei Kohle ist aber die Nachfrageelastizität gering, so daß tatsächlich eintretende Zunahmen der Transportmengen überwiegend auf andere Ursachen als eine Tarifsenkung zurückgeführt werden müssen. Das beweist in etwa auch nachstehende Tabelle.

1) Meyer, H.R.: Der Verkehr und seine grundlegenden Probleme, Basel 1956, S.369.

2) Vergl. die Tabelle bei Meyer, H.R.: Der Verkehr...., S.369.- Bei einer Tarifsenkung von 10% muß die Verkehrszunahme 11,1% betragen, bei 50% Tarifsenkung sind 100% Verkehrssteigerung erforderlich.

aus der hervorgeht, daß in den Verkehrsrelationen, in denen die Frachtverbilligung der direkten Tarife sich wirklich in einer Senkung der Ortspreise niederschlug, keine Verkehrsmengensteigerung gegenüber dem gleichen Zeitraum vor der Tarifsenkung eingetreten ist, etwa der Verkehr von den Niederlanden nach Frankreich, während andere Verbindungen eine beachtliche Ausdehnung der Verkehrsströme verzeichnen, obgleich die Frachtverbilligung durch eine Erhöhung des Basispreises kompensiert wurde, beispielsweise der Versand von Lothringen nach Deutschland.

Tabelle 17: Entwicklung des Verkehrs von Brennstoffen auf den wichtigsten Eisenbahnverbindungen zwischen den Ländern der Gemeinschaft

Verkehrsströme	Mengen in 1000 t			
	2.Halb- jahr 1952	2.Halb- jahr 1953	2.Halb- jahr 1954	2.Halb- jahr 1955
<u>Steinkohle</u>				
Ruhrrevier und Aachener Revier / Lothringen (Lieferungen an Hütten)	249	237	261	253
Deutschland/Frankreich (Lieferungen an sonstige Abnehmer)	162	151	281	292
Lothringen/Deutschland	289	439	446	456
Belgien/Frankreich	380	382	406	410
Lothringen/Benelux	46	35	70	94
Saar/Deutschland (über Frankreich)	74	85	98	184
Niederlande/Frankreich	--	4	92	38
Summe:	1200	1333	1654	1727
=====				
<u>Koks</u>				
Deutschland/Lothringen (Lieferungen an Hütten)	1672	1023	1175	1509
Belgien/Lothringen	115	104	239	135
Niederlande/Lothringen	260	215	299	344
Summe:	2047	1342	1713	1988
=====				

Quelle: Vierter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 8.4.1956,
Seite 163

Die Zahlen der vorstehenden Tabelle beziehen sich nur auf die Transportmengen in den zweiten Halbjahren von 1952 - 1955¹⁾, bestätigen aber doch die bei der Untersuchung der Tarife auf die Absatzbeziehungen der Standorte bereits herausgearbeitete Tendenz. Im übrigen lassen sie erkennen, daß im zweiten Halbjahr 1955 im Vergleich zum selben Zeitraum des Jahres 1954 im Salso eine Zunahme des Steinkohlens austausches um 73000 t und des Koks austausches um 275000 t allein im Eisenbahnverkehr festzustellen ist. Um die entsprechenden Mehreinnahmen vermindern sich die erwarteten Frachtausfälle, wobei der Mehrverkehr und seine Einnahmen sich allerdings zu ungleichen Anteilen auf die einzelnen Eisenbahnverwaltungen zergliedern. So haben die belgischen Eisenbahnen nach Inkrafttreten der direkten Tarife nur einen geringen Mehrverkehr von 4000 t in Steinkohlen, dagegen einen starken Rückgang von 104000 t im Koksversand nach Frankreich zu verzeichnen. Die Deutsche Bundesbahn hat der Tabelle nach neben einem Steinkohlenmehrverkehr von insgesamt 3000 t nach Frankreich eine erhebliche Zunahme des Koksverkehrs von 334000 t nach Lothringen erfahren, die die erwarteten Ertragsausfälle doch reduziert haben dürften. Worauf die Hohe Behörde allerdings in ihrem vierten Gesamtbericht die Feststellung stützt, daß "anstatt zu einer Verminderung der Globaleinnahmen zu führen, diese Entwicklung vielmehr eindeutig eine Zunahme des Gesamtbetrages der Einnahmen der Eisenbahnnetze der Gemeinschaft aus dem Transport von unter dem Vertrag fallenden Erzeugnissen" zur Folge haben, ist auch angesichts der in Tabelle 17 zum Ausdruck kommenden Mehrverkehre fragwürdig.²⁾ Auch wenn man in der Tabelle die Verkehrsmengen des 2. Halbjahrs 1955 nach der teilweisen Einführung der direkten Tarife mit denen der 2. Halbjahre 1952 und 1953 vergleicht, läßt sich eine solche Aussage nicht eindeutig aufstellen. Bezüglich des Koks austausches belegen die Zahlen sogar, daß trotz der Datenänderungen im gemeinsamen Markt die Austauschmenge im 2. Halbjahr 1952 größer war als im 2. Halbjahr 1955. Die Angaben für den Steinkohlenverkehr lassen in Übereinstimmung mit dem Ergebnis aus der Untersuchung der Entwicklung der Absatzbeziehungen³⁾ erkennen, daß die Austauschsteigerung von 1952 auf 1953 und ganz

1) Für das 2. Halbjahr 1956 nach endgültiger Einführung der direkten internationalen Montanttarife lagen bei Abschluß dieser Untersuchung noch keine Zahlen vor.

2) Vierter Gesamtbericht der Hohen Behörde vom 8.4.56, S.164

3) Vergl. § 12, IV dieser Untersuchung

besonders von 1953 auf 1954 wesentlich intensiver war als nach Anwendung der direkten Tarife; die austauschsteigernde Wirkung der direkten Montantarife war also offensichtlich gering, es sei denn, daß andere ökonomische oder außerökonomische Gegenkräfte ihrer Wirksamkeit im Wege standen.

Außerdem wäre auch die Vergrößerung des nationalen Binnenverkehrs in Brennstoffen als Entlastungsposten für die errechneten Einnahmeausfälle anzusetzen. Jeder Mehrverkehr, sofern er nicht auf überlasteten Strecken einsetzt, verringert die ursprünglich aufgrund des früheren Transportvolumens berechneten Frachtminderungen, und zwar nicht nur um den Betrag der durch ihn zusätzlich erbrachten Einnahmen, sondern darüber hinaus infolge der erhöhten Rentabilität, die innerhalb einer Intensitätsstufe dadurch auftritt, daß sich die hohen fixen Kosten auf eine größere Zahl von Leistungseinheiten verteilen,¹⁾ also infolge der Kostendegression.

3. Schließlich stand den Eisenbahnunternehmen der EGKS frei, den durch die direkten Montantarife entstehenden Ertragseinbußen durch eine Erhöhung des Tarifniveaus zu begegnen. Dazu sind sie rechtlich befugt, denn Art. 70 Abs. 5 des EGKS-Vertrags bestimmt, daß "die Verkehrspolitik, insbesondere die Aufstellung oder Änderung von Frachten und Beförderungsbedingungen jeder Art sowie die Änderung der Frachten zur Sicherung des finanziellen Gleichgewichts der Transportunternehmen, den gesetzlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen eines jeden Mitgliedstaates unterworfen" bleibt.

Für diese finanzielle Ausgleichsmaßnahme wäre entweder eine Erhöhung der Kohlentarife infrage gekommen oder eine Niveauerhöhung der Binnentarife für andere, nicht der Montangemeinschaft unterstehenden Güter. Eine Erhöhung der Nichtmontanfrachten, die ausschließlich als Folge der direkten Montantarife anzusprechen wäre, kann in keinem Mitgliedstaat festgestellt werden. Derartige Gütertarifierhöhungen hätten im übrigen theoretisch eine Desintegrationswirkung in den von der Frachtsteigerung betroffenen Nichtmontanbereichen verursacht, sofern deren Güter einen bedeutenden zwischenstaatlichen Austausch innerhalb des gemeinsamen Marktes zu verzeichnen gehabt hätten. Dem angestrebten höheren Grad der

1) Gesetz des Massenverkehrs.

Arbeitsteilung auf dem Montanmarkt wäre dadurch eine entsprechende Verringerung der internationalen Arbeitsteilung auf anderen Sektoren gegenübergestanden.¹⁾ Diese Gefahr ruht latent in jeder Teilintegration.

Von der erstgenannten Möglichkeit einer Erhöhung der nationalen Binnentarife für den Brennstoffverkehr haben indessen außer der Deutschen Bundesbahn alle Eisenbahnunternehmen der Montangemeinschaft Gebrauch gemacht. Die Veränderungen, die sich hierdurch bei den einzelnen Bahnen ergeben haben, sollen im folgenden kurz erläutert werden. Der Vergleich bezieht sich auf die nationalen Regeltarife für den Brennstoffverkehr und auf den Tarifstand vor und nach Einführung der direkten Montantarife (30.4.1955 und 1.5.1956).

In Abbildung III sind die einzelnen Kohlenregeltarife als Frachtsatzkurven bis zur Entfernung 1000 km für die beiden genannten Zeitpunkte grafisch dargestellt, wobei sämtliche Frachtsätze zur Gewinnung einer Vergleichsbasis zu den am 1.5.56 geltenden Eisenbahnkursen in DM/t umgerechnet wurden.²⁾ Dadurch werden die nach wie vor zwischen den Tarifen bestehenden Niveauunterschiede sichtbar, die in den einzelnen Entfernungen differieren.

Die Angabe eines Globalsatzes, um den sich das Niveau jedes Barèmes verändert hat, ist nicht möglich, da die Erhöhung je nach Brennstoffart (Kohle und Koks) und Entfernung verschieden ist.³⁾

Das Verhältnis der Niveauabweichungen bei den Kohlenregeltarifen der EGKS bei 100 km stellt sich nach dem Tarifstand vom 1.10.1956 wie folgt dar:⁴⁾ (Es bedeutet Kl.= Klasse, B = Barème)

1) Gutachten der Wissenschaftlichen Beiräte beim Bundeswirtschafts- und Bundesverkehrsministerium vom 20.11.1954....., Ziff.8

2) Die Umrechnungskurse sind im Tabellenanhang genannt.

3) Es kann ferner nicht gesagt werden, welches der beiden das Tarifniveau ausschließlich bestimmenden Elemente, also Abfertigungsgebühr und Grundstreckenfracht, sich um welchen Betrag verändert hat. Diese Werte werden von der Transportabteilung der Hohen Behörde geheimgehalten.

4) Es wird hier der 1.10.1956 als Stichtag gewählt, weil die belgische Eisenbahn erst im August 1956 und die italienische Bahn erst im September 1956 eine Tarifierhöhung vorgenommen haben. - Vergl.dazu auch die Darstellung der Niveauunterschiede nach dem Stand vom 30.4.1955 bei § 9, I.

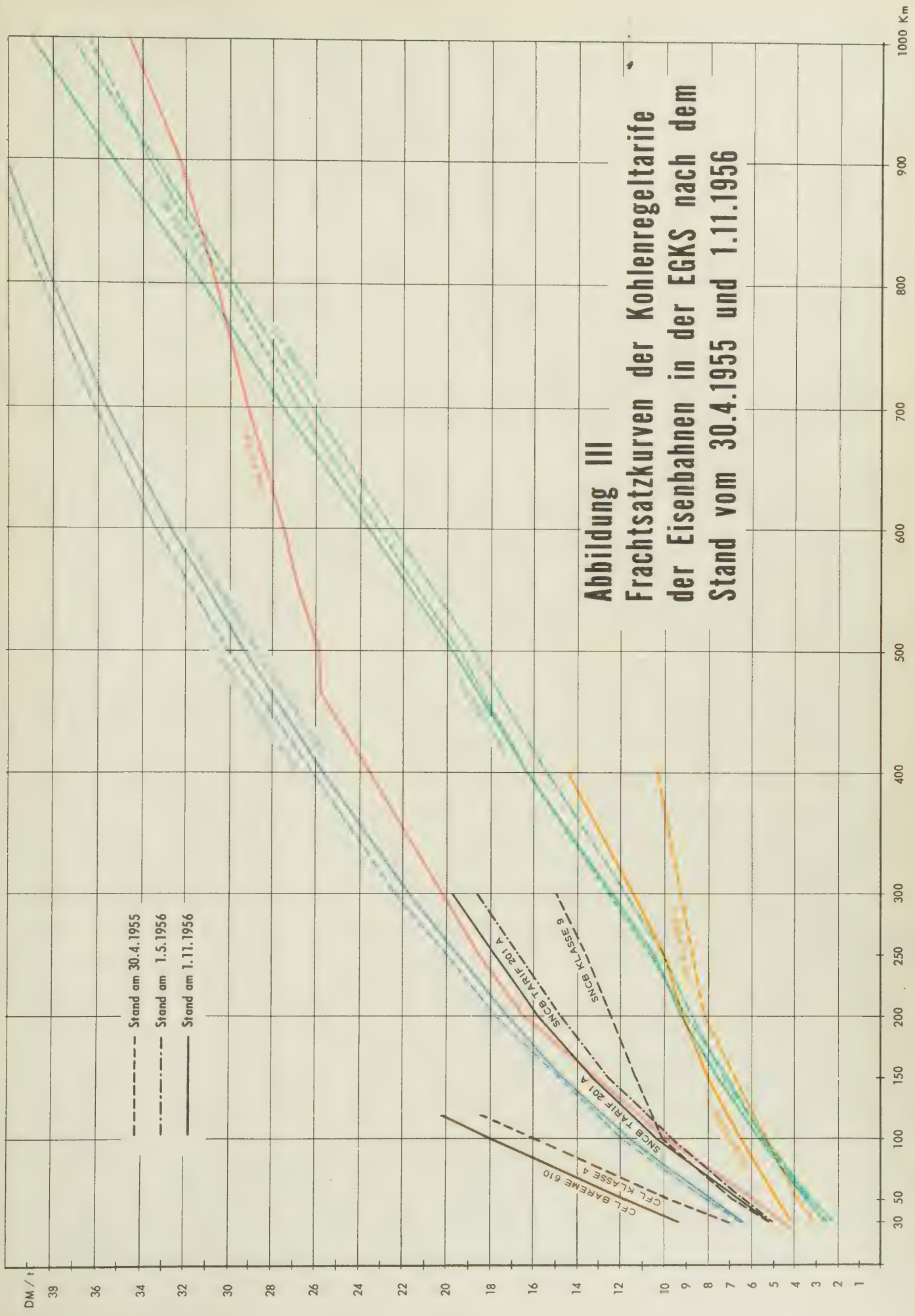


Abbildung III
Frachtsatzkurven der Kohlenregeltarife
der Eisenbahnen in der EGKS nach dem
Stand vom 30.4.1955 und 1.11.1956

Land:	Luxem- burg	Frank- reich	Belgien	Deutsch- land	Italien	Nieder- lande
Kohlenregeltarif:						
frühere Bezeichng.:	Kl. 4	7 / 1	Kl. 9	6 B 1	Kl. 80	Kl.D
jetzige Bezeichng.:	<u>B.610</u>	<u>B.901</u>	<u>201 A</u>	<u>6 B 1</u>	<u>Kl.613</u>	<u>B. A</u>
Fracht in DM/t bei						
100 km am 30.4.55:	15.63	11.60	10.05	10.00	5.40	5.32
am 1.10.56:	18.00	11.40	10.22	10.00	5.62	6.54
Relation bei 100 km						
am 30.4.55:	100	74	64,3	63,9	34,5	34
am 1.10.56:	100	63,3	56,8	55,5	31,2	36,3

Zum Teil ist die Veränderung der Frachtsätze in einzelnen Entfernungsstufen auf die Übernahme der einheitlichen Degressionskoeffizienten oder deren Anpassung an die festgelegte obere und untere Grenze zurückzuführen. Die einheitlichen Werte für die Degressionskoeffizienten bis 250 km wurden am 1.5.1955 mit Ausnahme der Deutschen Bundesbahn von allen Bahnen übernommen. Einschneidende Änderungen haben sich aber dadurch nicht ergeben. In allen Gemeinschaftsländern außer Deutschland erfolgte auch eine Änderung der Tarifbezeichnung sowie verschiedene formelle Umstellungen in der Einordnung der Kohlentarife.

Die Veränderungen im einzelnen:

Deutsche Bundesbahn (DB): Das Niveau des deutschen Kohlentarifs 6 B 1 blieb nach Einführung der direkten Tarife unverändert. Der AT 6 B 1 gilt heute noch in der Fassung vom 20.10.1952. Auch die formelle Brennstoffregelklasse Fk hat keine Umstellung erfahren. Eine Kohlenfrachterhöhung wurde aus innerwirtschaftlichen Gründen für nicht vertretbar gehalten. Sie hätte vor allem die Wettbewerbsstellung des Ruhrreviers gegenüber dem Saar- und lothringischen Revier auf dem süddeutschen Markt frachtmäßig weiter verschlechtert, nachdem die direkten Tarife hier schon eine Wandlung zu Ungunsten der Ruhr gebracht haben.

Die Übernahme der vom Ministerrat der EGKS im Abkommen vom 21.3.1955 beschlossenen einheitlichen Degressionskoeffizienten bis 250 km in die Kohlentarife Fk und 6 B 1 unterblieb bisher aus nicht näher zu erfahrenden tarifpolitischen Gründen. Zum 1. Mai 1957 soll nun diese Anpassung jedoch im AT 6 B 1 durch eine Neuausgabe zusammen mit dem Erztarif 7 B 25 vorgenommen werden.¹⁾ Die Abweichungen, die dadurch im AT 6 B 1 gegenüber

¹⁾ Nach Angabe der Bundesbahndirektion Essen

den heute noch geltenden Sätzen entstehen werden, sind nicht groß; bis 170 km werden Frachterhöhungen von nur 0,10 - 0,30 DM/t die Folge sein, in einigen Entfernungen zwischen 190 km und 240 km werden sich die Frachten sogar bis 0,30 DM/t niedriger stellen als die derzeit gültigen Sätze,¹⁾ vorausgesetzt, daß Abfertigungsgebühr und Grundstreckenfracht unverändert bleiben. In den Entfernungen über 250 km, für die die Degressionskoeffizienten innerhalb der vereinbarten oberen und unteren Begrenzung von den Eisenbahnverwaltungen frei festgesetzt werden können,²⁾ wird sich materiell keine Änderung ergeben, da die Degression der Streckenfracht des AT 6 B 1 sich innerhalb dieser vereinbarten "Schere" bewegt. Formell wird eine Änderung jedoch dadurch eintreten, daß gleichzeitig die innerhalb der EGKS vereinheitlichten Entfernungsstufen übernommen und die Sätze auch für Entfernungen über 250 km danach umgebildet werden. Für die Regelklasse Fk kann wegen der hier bestehenden Differenzierung in der Höhe der Abfertigungsgebühr von 0 - 101 km die vereinheitlichte Degression vorerst nicht eingestellt werden. Die Entscheidung hierüber muß die Bundesbahn aus verkehrspolitischen Gründen der Bundesregierung überlassen.

Belgische Eisenbahn (SNCB): Die Frachtsätze des Kohlenregeltarifs der SNCB haben sich nach Einführung der direkten internationalen Tarife zunächst in den Entfernungen über 100 km erheblich erhöht, während in den Entfernungen bis 100 km die Frachten unter die des Standes vom 30.4.55 fielen. Im Kohlentarif wurde die Abfertigungsgebühr um 15 bfrs. heraufgesetzt, die Grundstreckenfracht dagegen um 0,12 bfrs. ermäßigt. Am 15.8.1956 folgte eine weitere Tarifierhöhung, die nun alle Entfernungen proportional belastete. Auffallend ist der wesentlich steilere Anstieg der beiden Frachtsatzkurven nach dem 1.5.55. also die schwächere Degression in den Entfernungen ab 100 km im Vergleich zum Stand am 30.4.55, was als Folge der Übernahme der einheitlichen Degressionskoeffizienten für die Streckenfrachten anzusehen ist. Während der belgische Kohlenregeltarif vor dem 1.5.55 bis 85 km sehr schwach gestaffelt war, von da an aber aus Rücksichtnahme auf den Wettbewerb der Binnenschifffahrt eine sehr starke Degression aufwies, ist diese nun erheblich geringer, was eine entsprechende Wettbe-

1) Vergl. Scheider, W.: Die Tarifpolitik..., Tabelle II im Anhang

2) Vergl. hierzu § 10, III der vorliegenden Untersuchung

werbsverschlechterung der belgischen Eisenbahn gegenüber der Binnenschifffahrt im Kohlentransport in diesen Transportweiten bedeutet.

Formell erfolgte zum 1.5.1955 eine Änderung dadurch, daß sämtliche internen belgischen Tarife für Montangüter in ein neues Heft VI des Gütertarifs eingeordnet wurden. Die bisherigen Brennstoffklassen 7 und 9 und alle Spezialtarife für Kohle, Koks und Erz wurden aufgehoben und infolge der zum gleichen Zeitpunkt durchgeführten Tarifreform durch Neuausgaben ersetzt. Der Binnentarif für die Beförderung von Kohlen und Briketts führt jetzt in Anlehnung an die Nummerierung des internationalen EGKS-Tarifs die Bezeichnung Tarif 201/Barème A (früher Klasse 9), für Koks gilt jetzt Tarif 202/Barème A (früher Klasse 7). Bei den Spezialtarifen wurden nach der bereits früher erfolgten Beseitigung von diskriminierenden Eigenschaften am 1.5.55 keine wesentlichen Änderungen mehr vorgenommen; lediglich die Bezeichnung der Spezialtarife für den Brennstoffverkehr wurde umgeändert.¹⁾

Gleichzeitig mit der Neuausgabe der internationalen Montantarife zum 1.5.1956 wurden auch die gesamten internen Gütertarife in Belgien neu ausgegeben. Dabei wurden die frachtrechtlichen Bestimmungen weitgehend der CIM angepaßt und die Klassifikation der Güter auf sechs Klassen beschränkt.²⁾

Französische Eisenbahn (SNCF): Die formelle und materielle Anpassung des internen französischen Brennstofftarifs No.7 an die in der EGKS vereinbarten einheitlichen Degressionskoeffizienten erfolgte zum 1.5.55 dergestalt, daß zum Güterverzeichnis ein Nachtrag 3 ausgegeben und in die Neuausgabe des Tarifs No.7 neue Barèmes aufgenommen wurde, die die Bezeichnung "EUR" mit den Nummern 901 - 906 führen. Diese Barèmes enthalten die vereinheitlichten Degressionskoeffizienten und gelten nur für die jeweils höchste Wagenladungsklasse, also 20 t für Kohlen und 15 t für Koks. Für einen bestimmten Transportfall kann jetzt nur eines der genannten EUR.-Barèmes angewendet werden, und zwar für Kohle EUR.901 - 903 und für Koks EUR. 904-906, so daß im Brennstoffverkehr nicht mehr die im französischen Tarifsystem typischen Minimum- und Maximum-Barèmes, also keine Frachtsatzgabeln mehr bestehen.

1) Vergl. Internationale Transportzeitschrift, Jg.1955, S.1009.

2) Näheres in: Internationale Transportzeitschrift, Jg.1956, Nr.13, S.731; ferner Nr.17, S.955.

Das bedeutet für Kohle und Koks eine Rückkehr zu dem 1951 verlassenen gemeinwirtschaftlichen Grundsatz der Tarifeinheit im Raum. Das EUR - Barème 901 stellt nun den Regeltarif für Kohle, 904 den Regeltarif für Koks im französischen Binnenverkehr dar. Für gewisse Relationen kann jedoch die SNCF noch sogenannte "prix d'application" mit einer Reduktion von höchstens 15% auf die EUR-Barèmes festsetzen.¹⁾

Ein Vergleich des jetzigen mit dem früheren Kohlentarifniveau stößt deshalb auf Schwierigkeiten, weil die SNCF vor dem 1.5.55 innerhalb der Frachtsatzgabel mehrere Barèmes anwenden konnte.²⁾ Aus diesem Grund erklärt sich die in Abbildung III zum Ausdruck kommende geringfügige Absenkung des dargestellten Barèmes EUR.901 in einigen Entfernungen gegenüber dem gewählten Barème nach dem Stand vom 30.4.55. Jedoch hat auch die SNCF die Werte für die Abfertigungsgebühr und die Grundstreckenfracht geändert; eine wesentliche Niveauänderung ist aber nach dem 1.5.55 nicht eingetreten. Ebenso ist keine erhebliche Umgestaltung der Entfernungstaffel infolge der Übernahme der einheitlichen Degressionskoeffizienten festzustellen.

Italienische Eisenbahn (FS): Auch bei der italienischen Eisenbahn haben sich in der Gestaltung der Entfernungstaffel keine einschneidenden Wandlungen ergeben, wie der Verlauf der Frachtsatzkurven der italienischen Kohlenregeltarife in Abbildung III erkennen läßt. Das Tarifniveau der am 1.5.55 für Kohlentransporte gültig gestellten Klasse 613³⁾ der FS lag bis 1000 km geringfügig unter dem Tarifniveau der bis 30.4.55 noch anzuwendenden Regelklasse 80. Ab 1000 km ist eine leichte Erhöhung festzustellen. Am 20.9.1956 wurde jedoch durch Inkraftsetzung der jetzt für Kohlen geltenden Klasse 612 eine proportionale Tarifierhöhung vorgenommen, die das Frachtniveau ab 100 km über das des Standes vom 30.4.55 hob. Für Koks gilt derzeit die Klasse 610, für Braunkohlen und Briketts 616.

Luxemburgische Eisenbahn (CFL): Da alle im Rahmen der Montangemeinschaft vorzunehmenden Tarifeingriffe die Finanzlage einer Eisenbahnunternehmung mit verhältnismäßig kleinem Streckennetz stark

1) Internationale Transportzeitschrift, Jg.1955, S.1011

2) Vergl. die Darstellung des französischen Tarifsystems in § 5 dieser Untersuchung

3) Ab 1.5.1955 führen die für den Binnentransport von Montangütern geltenden italienischen Tarife die Nummern 601 ff.

treffen, gewährt der § 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen die Möglichkeit zur Schaffung von Sonderregelungen, "um der besonderen Lage der luxemburgischen Eisenbahn Rechnung zu tragen". Derartige Sonderabmachungen wurden jedoch durch die Einführung der direkten Montantarife nicht notwendig. Die luxemburgische Eisenbahn konnte den Einnahmeminderungen durch eine allerdings beträchtliche Heraufsetzung des Niveaus der Brennstofftarife aus dem Weg gehen, vor allem durch eine starke Erhöhung der Abfertigungsgebühr.¹⁾ Auf diese Weise wurde zwar der Binnenverkehr empfindlich verteuert; dieser hat indessen keine große Bedeutung, denn in der Hauptsache besteht der Brennstoffverkehr aus internationalen Transporten, bei dem Luxemburg Empfangsland oder Transitland ist.

Bei der CFL gilt jetzt für den Binnentransport von Kohle der Generaltarif CECA, Barème 610 und für Koks Barème 620. Mit der Einführung des direkten Montanttarifs wurde der allgemeine Tarif Nr.3 und der Transittarif Nr.500 für Sendungen von Kohle, Koks und Erzen ungültig; an ihre Stelle traten die Frachttafeln des neuen Heftes II. Vom gleichen Zeitpunkt an wurden außerdem für Sendungen von Eisenerz und Mineralbrennstoffen nicht mehr die früheren temporären Zuschlagtaxen erhoben.

Niederländische Eisenbahn (NS): Die niederländische Eisenbahnunternehmung sah sich ebenfalls zu einer erheblichen Frachtverteuerung veranlaßt, was zusammen mit einer allgemeinen Erhöhung der Wagenladungsfrachtsätze um 12,5% zum 1.5.55 geschah.²⁾ Als Folge der Anpassung an die einheitlichen Degressionskoeffizienten und an die untere Begrenzung der Entfernungsstaffelung ist wie beim belgischen Kohlenregeltarif eine starke Aufbiegung der Frachtsatzkurve des jetzt für den Kohlenverkehr gültigen niederländischen Barèmes A ab 200 km gegenüber der vorher anwendbaren Klasse D festzustellen.

Eine Änderung in der formellen Tarifeinordnung erfolgte in der Weise, daß ab 1.5.55 die niederländischen Tarife für Montangüter im Teil II des Gütertarifs getrennt behandelt sind, indem unter Abteilung VII ein ECKS-Tarif eingeführt wurde, der für Montangüter

1) Persönliche Information bei der Transportabteilung der Hohen Behörde.

2) Internationale Transportzeitschrift, Jg.1955, S.3037

gilt, die im Binnenverkehr der Niederlande als Frachtgut in Wagenladungen aufgegeben werden. Daraus steht das Barème A für die Beförderung von Kohle (früher Klasse D) und das Barème B für die Beförderung von Koks (früher Klasse C) zur Verfügung. Die holländischen Spezialtarife haben keine Änderung erfahren.

Der Untersuchung der Auswirkungen der Kohlenfrachterhöhungen in den einzelnen Mitgliedstaaten der Montangemeinschaft kann hier nicht nachgegangen werden. Sie sind auch - wie schon betont - quantitativ gar nicht erfaßbar. Ohne es im Einzelfall zu beweisen, aber auch nicht zu widerlegen, könnte man rein theoretisch annehmen, daß bei gleichbleibendem allgemeinem Preisniveau die Tarifierhöhungen in den nationalen Volkswirtschaften einen Absatzrückgang und auf diesem Weg eine Schmälerung des Sozialprodukts zur Folge haben, der im zwischenstaatlichen Austausch die durch die Frachtverbilligung der direkten Tarife gewonnene Verbesserung der Arbeitsteilung mit einer möglichen Produktionssteigerung gegenübersteht. Sofern die Tarifierhöhungen im nationalen Bereich im Durchschnitt den Tarifverbilligungen im zwischenstaatlichen Verkehr entsprechen, gleichen sich der Tendenz nach die genannten Wirkungen aus. Dabei ist mit in Betracht zu ziehen, daß eine Erhöhung der nationalen Kohlentarife auch die nationale Teilfracht des internationalen direkten Tarifs erhöht, dessen einen Bestandteil sie darstellt, wenn auch in der Regel diese Tarifierhöhung nicht das Ausmaß des früher vorhandenen Frachtenbruchs erreichen wird.

Ob die Tarifierhöhung bei den Eisenbahnen, die auf sie zurückgegriffen haben, wirklich den durch die direkten Tarife aufgrund des früheren Tarifniveaus erwarteten Frachtausfall im Wechselverkehr ganz oder teilweise verhinderte, ist nicht bekannt. Aber selbst für den Fall, daß trotz Tarifierhöhung und Steigerung des Verkehrsvolumens noch erhebliche Einnahmeverluste bestehen bleiben, vor allem bei der Deutschen Bundesbahn, die von einer Tarifierhöhung absah, darf die Frage der Einnahmeausfälle nicht überbewertet werden.

Um die Höhe der Frachtausfälle vergrößern sich etwa schon bestehende Defizite bei den Eisenbahnen der Gemeinschaft.¹⁾ Überall, wo die Eisenbahn ein öffentliches Unternehmen ist, wird ein Defizit durch Staatshaushaltsmittel ausgeglichen. Das bedeutet, daß

1) Bei Eröffnung des gemeinsamen Marktes waren mit Ausnahme der niederländischen Eisenbahn alle Bahnen der EGKS defizitär.

der Steuerzahler die Frachtausfälle der direkten Tarife zu tragen hat, wobei die ökonomische Wirkung darin besteht, daß Steuerzahler und Verkehrsnutzer meist nicht identisch sind. Man kann in diesem Umstand eine Subventionierung des Eisenbahnverkehrs in den dem EGKS-Vertrag unterstellten Gütern erblicken, die den Grundsätzen des freien Marktes zuwiderläuft.

Der Ausgleich der Frachtausfälle durch den Steuerzahler ist aber dann unangreifbar, wenn die dafür aufgebrauchten Steuergelder aus einer Steigerung des Sozialprodukts stammen, die ihrerseits eine Folge der durch die direkten Tarife mitbewirkten Steigerung der Arbeitsteilung und der Produktivität des gemeinsamen Marktes darstellt.¹⁾

Rein betriebswirtschaftlich gesehen verliert diese finanzielle Seite der direkten Montanttarife an Gewicht, wenn man davon ausgeht, daß die von der Hohen Behörde auf der Grundlage des früheren Tarifniveaus geschätzten Einnahmeverluste aus dem internationalen Montangüterverkehr aller Eisenbahnen in Höhe von 60-80 Mio.DM nur etwa 1-2% ihrer Jahreseinnahmen aus dem gesamten Wagenladungsverkehr ausmachen.²⁾ Davon ist jedoch noch der Einnahmewachstum aus den inzwischen vorgenommenen Tarifierhöhungen und dem nationalen und internationalen Mehrverkehr abzusetzen.

Ferner verdient an dieser Stelle der Gesichtspunkt Erwähnung, daß der Frachtenbruch an der Grenze keineswegs die Folge entsprechend hoher Selbstkosten beim Grenzübergang war, denn zu deren Deckung wurden vor dem 1.5.1955 und werden auch heute noch besondere, im Einzelfall unterschiedliche Grenzabfertigungsgebühren neben der eigentlichen Fracht in Rechnung gestellt.³⁾ Die Ursache des Frachtenbruchs war vielmehr rein formeller, tariftechnischer Natur. Seine Beseitigung durch Einführung verbilligender Tarife kann also grundsätzlich nicht zu einer Kostenunterdeckung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs führen, vorausgesetzt, daß die nationalen Binnentarife, aus denen der direkte Tarif der Formel C sich zusammensetzt, die Deckung der Selbstkosten gewährleisten, was jedoch angenommen werden kann.

Mit diesen Argumenten soll keinesfalls jede Bedeutung der tatsächlichen Frachtausfälle für den Gesamthaushalt der Eisenbahnen be-

1) Gutachten der Wissenschaftl. Beiräte beim BWM und BVM vom 20.11.54, Ziff.8

2) Deutsche Verkehrszeitung, Jg.1955, Nr.20, S. 9

3) Beispielsweise für den Maschinen- und Personalwechsel, für den Rücklauf leerer Wagen usw.

stritten werden. Es ist sogar hervorzuheben, daß sie ganz besonders die Tarifpolitik der Eisenbahnen gefährden, die wie beispielsweise die Deutsche Bundesbahn für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben auf eine Gesamtkostendeckung angewiesen sind. Dann wird auch für den Fall, daß die internationalen Kohlentransporte keinen oder nur noch einen wesentlich geringeren Überschuß abwerfen als früher, der Kostenausgleich und damit die Durchführung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben gestört, wenn bislang die Überschüsse des Kohlenverkehrs zur Kostendeckung anderer, aus gemeinwirtschaftlichen Überlegungen zu Unterkostentarifen abgewickelten Güterverkehre herangezogen wurden. Durch die den Eisenbahnen aufgebürdeten Erlösschmälerungen ist unter Umständen auch der in Bezug auf die Erfordernisse des gemeinsamen Marktes gebotene Ausbau der Transporteinrichtungen gefährdet, sofern die Frachtausfälle nicht gerade zu einer verstärkten Rationalisierung zwingen. Auch im gemeinsamen Markt hat aber eine "dauerhaft gesicherte optimale Verkehrsbedienung und Verkehrsteilung wirtschaftlich gesunde Verkehrsmittel zur Voraussetzung"¹⁾.

Es interessiert in diesem Zusammenhang die Frage, ob die Brennstofftarife der Eisenbahnen der EGKS und insbesondere die deutschen Kohlentarife im Rahmen des gemeinwirtschaftlichen Tarifsystems bisher eine Kostendeckung oder gar einen Überschuß erbrachten. Hierzu äußert sich Schulz-Kiesow, daß der AT 6 B 1 der Deutschen Bundesbahn hohe Überschüsse zufließen läßt, weil seine Sätze auf die Selbstkosten von Einzelsendungen in der Größenordnung der Hauptklasse von 15 t zugeschnitten sind, diese aber gegenüber den mit geringeren Selbstkosten verbundenen Versendungen von 20 t und mehr sowie in geschlossenen Wagengruppen oder Zügen eine unbedeutende Rolle spielen.²⁾ Auch W.Linden ist der Meinung, daß "der Massengutverkehr heute die beste Einnahmequelle der Bundesbahn darstellt"³⁾, - ein der ursprünglichen gemeinwirtschaftlichen Bestimmung des Werttarifs gerade entgegengesetzter Tatbestand. Der AT 6 B 1 dürfte demnach kein Unterkostentarif sein, wie gelegentlich behauptet wurde.

Hinsichtlich des Wechselverkehrs können im besonderen Überschüsse

1) Willeke, R.J.: Entfernungsstaffel....., S.137

2) Schulz-Kiesow, Paul: Montan-Union und....., S.79

3) Linden Walter: Zur Problematik der Beförderungspflicht, in Schiene und Straße 1955, S.37

in dem umfangreichen Brennstoffverkehr zwischen dem Ruhrrevier einerseits und Lothringen und Luxemburg andererseits vermutet werden, der sich in geschlossenen Zügen oder Zuggruppen abwickelt, ohne daß die Deutsche Bundesbahn hierfür bisher Ermässigungen gewährt hat, die der Kostendegression dieser Beförderungsart in etwa entsprechen.

Durch die Tatsache aber, daß unter dem Einfluß der Montanunion der rentable Massengutverkehr von Brennstoffen auf der Schiene aus der Tarifhoheit der nationalen Eisenbahnverwaltungen faktisch doch herausgelöst ist und erhebliche Frachtsenkungen erfährt, sind die Möglichkeiten, innerhalb einer Globalrechnung den Ausgleich zwischen rentablen und unrentablen Verkehrsleistungen zu schaffen, empfindlich beeinträchtigt.

Aber auch bei Berücksichtigung des eben genannten Umstands, der ohnehin bei den Eisenbahnen mit starker Selbstkostenorientierung nicht von Belang ist, kann vom gesamtwirtschaftlichen Standpunkt des gemeinsamen Marktes und seiner Zielsetzung aus gesehen die Frage der Einnahmeminderung als Folge der Direkttarife nur an zweiter Stelle stehen. Den Vorrang verdient die Frage, ob und inwieweit wettbewerbspolitische und raumwirtschaftliche Wirkungen in Richtung auf eine Steigerung der Arbeitsteilung, des Güteraus-tausches und einer daraus unter Umständen resultierenden Produk-tionssteigerung innerhalb des gemeinsamen Marktes von den direkten Tarifen ausgehen können. Zu dieser Ansicht gelangt man aber nur, wenn man den gemeinsamen Markt als Ganzes ansieht und nicht nur die Rückwirkungen auf den einen oder anderen der noch bestehenden nationalen Wirtschaftskörper untersucht. Bei rein nationalwirt-schaftlicher Betrachtung müssen zweifellos die direkten Tarife wie überhaupt alle bisherigen Tarifeingriffe der Hohen Behörde sich im einen oder anderen Mitgliedstaat irgendwie nachteilig auswirken. Denn man kann annehmen, daß zumindest die Eisenbahn-gütertarifpolitik vor Eröffnung des gemeinsamen Marktes optimal gestaltet war, - aber eben auch nur in Bezug auf die national-wirtschaftlichen Zielsetzungen. Der gemeinsame Markt erstrebt aber mehr als bloß die Summierung der nationalen Produktionskapa-zitäten.

Die durch die direkten Tarife eingetretenen Frachtverbilligungen des grenzüberschreitenden Verkehrs bedeuten, da sie nicht auf

wirklichen Kostensenkungen der Transportträger beruhen, zunächst eine Erlösverschiebung innerhalb des gemeinsamen Marktes. Den Einnahmeverlusten der Eisenbahnen stehen an anderer Stelle der Montanunion gleich große Gewinne gegenüber. An Hand der bisher in dieser Untersuchung abgeleiteten Ergebnisse sind dabei folgende Fälle auseinanderzuhalten:

a) Die Frachtverbilligungen im Wechselverkehr schlagen sich in Ortspreissenkungen nieder, ohne daß die Binnenverkehre durch eine Tarifierhöhung verteuert werden. Hier trägt zunächst die Eisenbahn die Verluste, während den Kohlenverbrauchern Kostensenkungen zuteil werden. Da die Frachtsenkungen des grenzüberschreitenden Verkehrs wie Zollsenkungen wirken, können diese Kostensenkungen zu einem Mehrbezug an Brennstoffen im zwischenstaatlichen Austausch, möglicherweise auch zu Preissenkungen der verarbeiteten Erzeugnisse der kohlenverarbeitenden Industrien führen, die ihrerseits über eine Nachfragesteigerung einen entsprechenden Mehrverkehr erzeugen können. Die direkten Tarife wirken auf diese Weise in Richtung auf eine Intensivierung der zwischenstaatlichen Arbeitsteilung. Der daraus resultierende Zuwachs des Transportvolumens verringert die den Eisenbahnen zufallenden, auf der Grundlage der ursprünglichen Verkehrsmengen berechneten Verluste. Allein durch derart gesteigerte Transportmengen können diese Einnahmevermindierungen betriebswirtschaftlich ausgeglichen werden.

b) Es kommt zwar zu Ortspreissenkungen, aber die Eisenbahnen erhöhen das Niveau ihrer Binnentarife zur Abwendung der Frachtausfälle. Dieser bereits im Zusammenhang mit den nationalen Tarifierhöhungen besprochene Fall ergibt zwar die unter a) abgeleiteten Wirkungen im zwischenstaatlichen Austausch innerhalb des gemeinsamen Marktes. Da aber die inländischen Brennstoffbezieher Kostensteigerungen durch die Tarifierhöhung hinzunehmen haben, ist im nationalen Wirtschaftsbereich mit einer Verringerung der Produktion zu rechnen, so daß sich der Tendenz nach die Steigerung der zwischenstaatlichen und der Rückgang der nationalen Arbeitsteilung kompensieren. Für die Gesamtintegration der westeuropäischen Wirtschaft ist damit nichts oder nicht viel erreicht.

Das gleiche negative Ergebnis ist dann zu erwarten, wenn die Eisenbahnen zwar nicht die Binnentarife erhöhen, dafür aber eine Verringerung der sinnvollen Investitionen vornehmen oder deren

Investitionsumfang "trotz der Einnahmeminderung auf Kosten anderer sinnvoller öffentlicher Investitionen aufrechterhalten wird"¹⁾.

Ein Erfolg tritt unter diesen Umständen erst dann ein, wenn ausgehend von der Intensivierung des zwischenstaatlichen Güteraus-tausches sich per Saldo die gesamten Verkehrsleistungen innerhalb des gemeinsamen Marktes steigern.

c) Die direkten Tarife haben keine Senkung der Einstandspreise zur Folge, weil entweder die Kohlenzechen oder Koksproduzenten ihre Preise mit oder ohne gleichzeitigem Subventionsabbau heraufsetzten. In diesen Fällen unterbleibt eine von den direkten Tarifen ausgehende Steigerung der internationalen Arbeitsteilung innerhalb des gemeinsamen Marktes. Dagegen wirkt sowohl der Gewinnzuwachs im einen als auch der Abbau der staatlichen Subventionen im anderen Fall bei Verwendung dieser Beträge zu vermehrten privaten oder öffentlichen Investitionen in Richtung auf eine Steigerung der nationalen Produktivität, die ihrerseits auch eine Intensivierung der zwischenstaatlichen Austauschbeziehungen in allen Gütern nach sich ziehen kann. Führt man die bereits unter a) und b) genannten Verhaltensweisen der Eisenbahnen in die Betrachtung ein, so ergibt sich bei Ausbleiben einer Tarifniveauerhöhung keine Beeinträchtigung dieses Ergebnisses, bei Tarifierhöhung dagegen den geschilderten kompensierenden Effekt hinsichtlich der Produktivitätsentwicklung im gemeinsamen Markt.

Alle in diesen drei Fällen theoretisch herausgearbeiteten Wirkungen der direkten Montanttarife treten innerhalb des gemeinsamen Marktes kombiniert auf, lassen sich aber mengenmäßig im einzelnen nicht nachweisen. Selbst ausgedehnte volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen würden in ihrer heutigen Gestalt darüber keinen Aufschluß geben können. Die theoretischen Ergebnisse lassen erkennen, daß die direkten Tarife gesamtwirtschaftlich unter dem Aspekt des gemeinsamen Marktes zumindest keine schädigenden Wirkungen auf die Produktivität erzeugen können. Darüber hinaus besteht die Wahrscheinlichkeit, daß von ihnen günstige Einflüsse auf die Intensivierung der zwischenstaatlichen Arbeitsteilung ausgehen. Diese Wirkung ist auch in den Fällen als Positivum zu werten, in denen

1) Gutachten der Wissenschaftl. Beiräte beim BWM und BVM vom 20.11.1954, Ziff.8

die Eisenbahnverwaltungen zu einer Erhöhung ihrer nationalen Binnentarife geschritten sind. Denn auf lange Sicht will der gemeinsame Markt eine Produktionssteigerung auf dem Wege einer Intensivierung des Wettbewerbs und einer rationellen Neuorientierung der Standorte und ihrer Absatzräume erreichen. Diese in den Grenzen eines Großwirtschaftsraumes zu wertende Rationalisierung der Standortwahl und der Angebots- und Nachfragebeziehungen war bislang unter anderem erschwert oder verhindert worden durch den zollartigen Frachtenbruch an der Staatsgrenze. Die Beseitigung der innerhalb des integrierten Wirtschaftsraums verlaufenden Frachtgrenzen ist aber den direkten internationalen Tarifen der EGKS zum größten Teil gelungen. -

§ 14 Abschließende Betrachtung

Für die abschließend vorzunehmende gesamtwirtschaftliche Beurteilung der direkten internationalen Montantarife eignet sich die Anwendung der zu Beginn dieser Untersuchung aufgestellten drei Bedingungen,¹⁾ denen die Maßnahmen der Hohen Behörde genügen sollten:

1. Der erste dieser Grundsätze enthielt die Forderung, daß die Eingriffe seitens der Hohen Behörde die mit der Montan-Union angestrebte ökonomische Zielsetzung verwirklichen helfen müssen. Als Ziel wurde eine Vergrößerung der Märkte erkannt, für die Montan-Union zunächst eine Ausweitung der Kohlen-, Erz- und Stahlmärkte mit dem Endzweck, dadurch über eine erweiterte Arbeitsteilung, der die Intensivierung der zwischenstaatlichen Austauschbeziehungen gleichzusetzen ist, und damit über eine erhöhte Produktivität eine Verbesserung der Lebensbedingungen zu erreichen. Die Marktausdehnung verfolgt langfristig zugleich eine Umbildung der historisch gewordenen Standortstruktur der industriellen Produktion in dem Sinn, daß auf konkurrenzwirtschaftlicher Grundlage die Nachfrage unter Berücksichtigung der Transportpreise sich nach dem vergleichsweise billigsten Produzenten innerhalb des gemeinsamen Marktes ausrichtet.

Zur Einleitung dieses Prozesses war es notwendig, alle Hindernisse zu beseitigen, die bislang einer Ausweitung der Märkte im Wege standen. Da der Verkehr das Mittel für die Zusammenführung der Märkte bildet, kommt ihm und folglich den auf eine Änderung der gegebenen verkehrspolitischen Daten abzielenden Eingriffen im Rahmen der Integration eine überragende Stellung zu.

Zu den im Transportwesen bei Eröffnung des gemeinsamen Marktes vorhandenen Hemmnissen für eine Marktausdehnung gehörte der zollartige Frachtenbruch an der Grenze, der infolge einer Frachtmehrbelastung des zwischenstaatlichen Gütertransportes gegenüber dem vergleichbaren nationalen Transport den inländischen Erzeugern einen geographischen Schutz gewährte und die Kohlenverbraucher am freien Zugang zu den jenseits der Staatsgrenze liegenden Standorten der Kohlenförderung oder Kokserzeugung hinderte. Der auf der zweimaligen Erhebung einer Abfertigungsgebühr und auf dem

1) Vergl. § 1, IV

Neubeginn der Entfernungsstaffelung an der Grenze beruhende Frachtenbruch begünstigte auf diese Weise eine nach Maßgabe des erweiterten Wirtschaftsraums unrationelle Standortbildung.

Die nach der Formel C konstruierten direkten internationalen Brennstofftarife der EGKS beseitigen diese Verzerrungsursache zum größten Teil, indem in Bezug auf die Erhebung der Abfertigungsgebühr und die Anwendung der Entfernungsstaffel nun Binnenverkehr und zwischenstaatlicher Verkehr formell auf eine einheitliche Grundlage gestellt sind. Die direkten Montanttarife garantieren insoweit in Erfüllung der Vertragsbestimmungen die tarifliche Gleichbehandlung aller Marktteilnehmer und nähern dadurch den gemeinsamen Markt dem Zustand eines Binnenmarktes an.

Eine völlige Gleichstellung des zwischenstaatlichen Brennstoffverkehrs mit dem vergleichbaren Binnenverkehr und damit die Herstellung vollständig einheitlicher Wettbewerbsbedingungen im Eisenbahngüterverkehr des gemeinsamen Marktes wurde mit den jetzt gültigen direkten Tarifen dagegen noch nicht erreicht. Dieses Ergebnis vermag nur ein im gemeinsamen Markt einheitliches Tarifsysteem mit gleichem Frachtniveau herbeizuführen. Da dies im derzeitigen Zustand der westeuropäischen Integration bei Vermeidung schwerer wirtschaftlicher Störungen noch nicht möglich ist, bleiben nach wie vor Frachtdifferenzen zwischen dem internationalen Brennstofftransport und dem vergleichbaren Binnenverkehr für jedes Gemeinschaftsland bestehen, deren Ursache in den abweichenden Tarifniveaus und der Anwendung vorerst noch unterschiedlicher Degressionskoeffizienten in Entfernungen über 250 km liegt, abgesehen von den weiterhin in unterschiedlicher Höhe erhobenen Grenzaufbereitungsgebühren. Daher erfüllen die am 1. Mai 1955 eingeführten direkten Montanttarife nur annäherungsweise die in Art. 70 des EGKS - Vertrags verankerte Forderung, "in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preisbedingungen" zu bieten. Solange nicht alle ökonomisch relevanten Daten innerhalb des gemeinsamen Marktes auf eine einheitliche Basis gestellt sind, werden sich die Verbraucher zweier in ihrer Wirtschaftsstruktur und -politik verschiedenartiger Gemeinschaftsländer stets in unvergleichbarer Lage befinden.

Auch die technisch am besten konstruierten direkten internationalen Tarife können nicht gleichartige Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr schaffen, solange die Tarifsysteme der Eisenbahnen der

Mitgliedstaaten nicht vereinheitlicht und die Tarif- und Verkehrspolitik nicht koordiniert ist, was aber eine ökonomische Vollintegration voraussetzt. Die Problematik der direkten Montanttarife bestätigt so die Notwendigkeit, für den Erfolg der westeuropäischen Integrationsbestrebungen die alle Wirtschaftsbereiche umfassende Vollintegration voranzutreiben.

In der gegenwärtigen Integrationsphase jedoch können die direkten Tarife wegen der Unausgeglichenheit der in der Gemeinschaft vereinigten nationalen Volkswirtschaften und damit zwangsläufig auch ihrer Verkehrsträger nur Kompromißlösungen darstellen. Allein aus diesem Grund erscheint eine Kritik der mathematischen Konstruktion der nach Formel C gebildeten Tarife nicht gerechtfertigt.¹⁾ Gewiß kann ein Verkehrstarif grundsätzlich nicht ein rein mathematisch gewonnenes Resultat sein, etwa wie bei der Formel C das gewogene Mittel zweier nationalwirtschaftlich richtiger oder falscher Gütertarife, sondern er hat sich als Preis nach ökonomischen Tatbeständen zu orientieren, unter anderem nach der Größe der Nachfrageelastizitäten. Bei Berücksichtigung der wirklichen Verhältnisse stellt die in Formel C vorgenommene Koppelung der nationalen Binnentarife die in einer Teilintegration allein mögliche Lösung dar, um auf eine optimale Weise den zweifellos sehr stark diskriminierenden Frachtenbruch an der Grenze zu beheben und trotzdem schwere wirtschaftliche Störungen in den Gemeinschaftsländern zu vermeiden.

Durch die Beseitigung des Frachtenbruchs an den Staatsgrenzen wurden die Kohlenproduzenten und Kohlenverbraucher näher zusammengeführt und die räumliche Geschlossenheit des gemeinsamen Marktes erhöht. Die direkten Brennstofftarife sind wie auch die anderen Montangütertarife auf diese Weise eine unerläßliche Voraussetzung für den freien Wettbewerb im gemeinsamen Markt und damit letzten Endes für den Erfolg der Montanunion.

Die mit der Beseitigung des Frachtenbruchs verbundene Frachtsenkung ist geeignet, die zwischenstaatliche Güterverflechtung im Montanbereich von sich aus zu intensivieren. Dabei kann vermutet werden, daß die in der Zunahme des Austausches zum Ausdruck kommende Erweiterung der internationalen Arbeitsteilung innerhalb der Gemein-

1) Diese Kritik bringt Scheider vor. (Die Tarifpolitik der Hohen Behörde und das deutsche Verkehrswesen....), im gleichen Sinne auch Meyer, H.R.: Die Zukunft der Eisenbahntarife....., S.33

schaft in Richtung auf eine Produktivitätssteigerung im gemeinsamen Markt wirkt. Im gleichen Sinn schafft die Formel C die Voraussetzungen für eine Ökonomisierung der Angebots- und Nachfragebeziehungen im Raum; sie wirkt auf diese Art unter Verfolgung des Fernziels der Produktionssteigerung auf eine unter dem Blickwinkel des gemeinsamen Marktes zu verstehende Entzerrung des bisherigen Standortbildes hin. Soweit durch die direkten Tarife und durch andere Maßnahmen der Hohen Behörde eine Verlagerung der Bezugsströme eingeleitet wird, mit der sich infolge einer Verkürzung der Transportentfernung zugleich eine Verringerung des Transportaufwandes verbindet, so resultiert daraus eine entsprechende Einsparung volkswirtschaftlicher Produktivkräfte.

Derartige Prozesse bahnen sich auf dem süddeutschen Marktgebiet in Bezug auf das saarländisch-lothringische Revier sowie beim niederländischen Kohlenrevier an, wie in der vorliegenden Untersuchung erkannt wurde. Daß eine Nachfrageumlenkung im gebotenen Maß bisher noch nicht erfolgt ist, liegt an der Gestaltung der übrigen austauschbestimmenden Daten. Eine verstärkte Wirkung in dieser Richtung wird nach dem Ende der Übergangszeit zu erwarten sein. In den Fällen, in denen bisher noch keine Markterweiterung eintrat, aber aufgrund der Frachtsenkungen der direkten Tarife eine Verminderung staatlicher Subventionen vorgenommen wurde, ist dieses Ergebnis ebenfalls positiv zu werten: Einmal, weil die Einsparung von öffentlichen Mitteln und ihre sinnvolle Verwendung an anderer Stelle auf dem Umweg über die nationalen Volkswirtschaften die Gesamtproduktion auch zu steigern in der Lage ist, und zum anderen, weil durch die Einschränkung marktverfälschender Eingriffe die Wettbewerbsbedingungen verbessert und so die Funktionsfähigkeit des gemeinsamen Marktes gesteigert werden konnte.¹⁾ Aus all diesen Überlegungen ergibt sich die Schlußfolgerung, daß die seit 1.5.1955 bestehenden direkten Brennstofftarife grundsätzlich den Zielen des gemeinsamen Marktes entsprechen.

Damit die durch die direkten Tarife möglichen Integrationswirkungen zu einem vollen Erfolg führen, ist es erforderlich, daß die übrigen ökonomischen Daten, die Umfang und Richtung des zwischenstaatlichen Austausches bestimmen, keine desintegrierenden Gegenwirkungen er-

1) Mit dieser Feststellung wird versucht, eine Antwort auf die von Meyer aufgeworfene Frage zu geben, wohin die vielleicht "unnötigen Frachteinsparungen" geflossen sind; dabei ist zugleich die kritische Frage nach der Notwendigkeit der Frachtsenkungen in einem positiven Sinn beantwortet. Vergl. Meyer, H.R.: Die Zukunft der Eisenbahntarife....., S.33. - Eine ähnliche kritische Stellungnahme findet sich in der Intern.Transportzeitschr., Jg.1955, S.904

zeugen, sowohl hinsichtlich der Vertragsgüter als auch aller anderen zwischenstaatlich gehandelten Güter. Insbesondere ist hierbei an die Veränderung der Wechselkurse im Zusammenhang mit Zahlungsbilanzpolitischen Abwehrmaßnahmen zu denken.¹⁾

2. Die zweite der genannten Bedingungen beinhaltet den Satz, daß die Maßnahmen der Hohen Behörde keine Veränderungen der Produktions- und Austauschstruktur erzeugen dürfen, die bei der späteren Verwirklichung einer Gesamtintegration wieder rückgängig gemacht werden müssen.

Ob derartige Wirkungen von der Formel C ausgehen, ist nicht ohne weiteres zu beurteilen. Zunächst spricht zu ihren Gunsten, daß sie mit dem Frachtenbruch nur ein Austauschhindernis beseitigte, das auch innerhalb eines totalintegrierten europäischen Binnenmarktes aufgehoben werden müßte, um der notwendigen Standortumbildung freien Lauf zu lassen, und zwar dann für alle im europäischen Binnenmarkt international gehandelten Güter. Soweit bis jetzt schon Änderungstendenzen in der Verteilung der Kohlenabsatzgebiete als Folge der direkten Montanttarife festzustellen sind, dürften diese auch mit den Zielen der Gesamtintegration in Einklang stehen. Die sich abzeichnende Umstrukturierung hält sich ohnehin in relativ engen Grenzen, wie überhaupt kaum damit gerechnet werden kann, daß der gemeinsame Markt keine revolutionäre Änderung in der gegebenen Standortstruktur und der Aufteilung der Absatzgebiete herbeiführen wird.²⁾

Andererseits schließt auch die Formel C nicht die Gefahr aus, daß sich die Wettbewerbsbedingungen für Kohle und die der anderen zu direkten Montanttarifen beförderten Vertragsgüter gegenüber den noch nicht integrierten Gütern, vor allem den Substitutionsprodukten, in einer Weise verschieben kann, die sich später als Fehlentwicklung herausstellt.³⁾ Diese Wirkung kann schon im engeren Bereich der Gütertarifpolitik in Gestalt von Ausgleichsmaßnahmen bei den Tarifen für nichtintegrierte Güter eintreten. In diesen möglichen Reaktionen liegt jedoch kein grundsätzlicher Einwand ausschließlich gegen die Direkttarife der Formel C, denn er kann gegenüber jeder Maßnahme der Hohen Behörde geltend gemacht werden,

1) Vergl. hierzu Gutachten der Wissenschaftl. Beiräte beim BWM und BVM vom 20.11.1954, Ziff. 9 und Ziff. 28

2) Jürgensen, Harald: Die westeuropäische Montanindustrie..., S. 158.

3) Gutachten der Wissenschaftl. Beiräte beim BWM und BVM vom 20.11.1954, Ziff. 11.

weil die genannte Rückwirkung eine zwangsläufige Folge der Teilintegration darstellt. Im engeren Rahmen der Montan-Union müssen deshalb auch die direkten Tarife in dieser Hinsicht unbeanstandet bleiben.

3. Die dritte Forderung besagt, daß die Anpassungslasten nicht einseitig verteilt werden und bis zur Verwirklichung der Gesamtintegration die Maßnahmen der Hohen Behörde vereinbar sein sollen mit den weiterhin gerechtfertigten nationalen Interessen. Bei der Überprüfung dieser Bedingung ist zunächst zu klären, welcher Art die durch die direkten Tarife ausgelösten Anpassungslasten sind. Daß sie wegen des Fehlens umfassender transport- und volkswirtschaftlicher Bilanzen ziffernmäßig nicht zu ermitteln sind, ist mehrmals betont worden.

Soweit die Anpassungsbelastung sich auf die Wettbewerbsverschlechterung nationaler Standorte der Kohlenförderung bezieht, hat die vorliegende Untersuchung ergeben, daß bisher Verschiebungen als Folge der Tarifänderungen in nennenswertem Umfang nicht eingetreten sind. Desgleichen haben die direkten Tarife im großen und ganzen zu keinen tiefgreifenden Veränderungen im Wettbewerbsverhältnis von Eisenbahn und Binnenschifffahrt geführt, wobei festzuhalten ist, daß im Zusammenhang mit der Erstellung der direkten Montan-tarife lediglich die Gestaltung der Entfernungsstaffeln in den nationalen Brennstofftarifen eine Änderung erfahren hat, ohne aber einschneidende Wandlungen hervorzurufen, während die Spannungsverhältnisse in den nationalen Güterwertstaffeln bisher keiner Umgestaltung unterzogen wurden. Dank ihrer Kompromißform und einigen Sonderregelungen in Verbindung mit einer gleichzeitigen und gleichgerichteten Änderung anderer wirtschaftlicher Daten erfüllen die direkten internationalen Brennstofftarife auf diese Weise die Vertragsbestimmungen der Gemeinschaft, die beispielsweise in § 10 und § 24 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen ausdrücklich zur Unterbindung schwerer wirtschaftlicher Störungen in den Gemeinschaftsländern zumindest während der Übergangszeit verpflichten. Inwieweit Rückwirkungen der genannten Art in Zukunft zu erwarten sind, kann nicht vorausgesagt werden, weil die weiteren Maßnahmen der Hohen Behörde in allen wirtschaftspolitischen Bereichen nicht bekannt sind¹⁾, insbesondere die bevorstehenden

1) Auch die rein politischen Wandlungen fallen hier ins Gewicht, wobei in erster Linie an die Rückgliederung der Saar in den deutschen Wirtschaftsraum zu denken ist, wodurch die Wettbewerbslage auf dem Kohlenmarkt beeinflußt werden wird.

Entscheidungen über die Harmonisierung der Montangütertarife, die zwar das Wesen der direkten Tarife und deren potentiellen Wirkungen nicht mehr beeinflussen werden, aber doch weitere bedeutende Änderungen bei den Kohlenfrachten und somit im zwischenstaatlichen Austauschgefälle bringen können. Allerdings kann es sich auch bei diesen Maßnahmen nur um Kompromißlösungen handeln, solange die teilintegrierte Montanunion nicht einer Vollintegration der europäischen Wirtschaft Platz gemacht hat. Schwierigkeiten bei der Harmonisierung entstehen vor allem durch die mangelnde Homogenität der nationalen Wirtschaftsverhältnisse, der abweichenden wirtschaftspolitischen Anschauungen und als deren Ausfluß durch das Nebeneinanderbestehen überwiegend gemeinwirtschaftlicher und stark eigenwirtschaftlich gestalteter Tarifsyste innerhalb der Montangemeinschaft, die schwerlich im Rahmen einer Teilintegration auf einen Nenner gebracht werden können, wenn man nicht vom einen oder anderen Tarifprinzip bedeutende Abstriche macht. Dabei wäre zuerst die Frage einer Nachprüfung wert, ob das Funktionieren des gemeinsamen Marktes eine Verschmelzung der unterschiedlichen Tarifsyste erfordert, die jeweils auf einen anders strukturierten Wirtschaftskörper zugeschnitten und so im geschichtlichen Ablauf zu ihrer heutigen Gestalt gewachsen sind.

Sofern man mit den Anpassungslasten die finanziellen Rückwirkungen der direkten Montantarife auf die Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten im Auge hat, kann nicht bestritten werden, daß die Frachtsenkungen des zwischenstaatlichen Brennstoffverkehrs nachteilige Folgewirkungen in den nationalen Volkswirtschaften erzeugen können, gleichgültig, ob die Regierungen der Mitgliedstaaten sich zu einer Tarifierhöhung entschlossen haben oder nicht. Sofern die Einnahmeausfälle durch eine Frachterhöhung abgewehrt wurden und sich auf diesem Weg in Produktivitätsminderungen der nationalen Volkswirtschaften niederschlagen, treffen die Folgen zwar alle am internationalen Brennstoffverkehr beteiligten Eisenbahnen, jedoch naturgemäß je nach Transportvolumen und Länge der nationalen Teilentfernung in unterschiedlichem Maß; die Länder mit großen Versand- oder Bezugsmengen werden deshalb empfindlicher getroffen als die Länder mit relativ geringerem Austauschvolumen.¹⁾

1) Die Deutsche Bundesbahn erleidet in dieser Hinsicht die größten Frachtausfälle, weil auf sie wegen der hohen Förderleistung des Ruhrreviers die größten Verkehrsmengen im internationalen Brennstoffverkehr bei relativ langen Teilstrecken entfallen.

Man darf jedoch nicht vergessen, daß die direkten Tarife der Europäischen Gemeinschaft nicht ökonomisches Ergebnis, sondern Voraussetzung für die Wirksamkeit des gemeinsamen Marktes sind. Die Frage, ob die finanziellen Einbußen der Eisenbahnen auch nachhaltig auftreten, muß die Zukunft des gemeinsamen Marktes beantworten, wenn die nun durch Wegfall der künstlichen Frachtgrenzen innerhalb der Gemeinschaft möglich gewordene Intensivierung der Arbeitsteilung in Gestalt einer Produktivitäts- und Austauschsteigerung zum Tragen kommt. Dazu haben gerade die direkten Montan-tarife einen nicht unwichtigen Beitrag geleistet, und es ist denkbar, daß sie trotz ihres Kompromißcharakters den Anstoß zur Erstellung direkter Tarife für alle zwischenstaatlich gehandelten Güter im gemeinsamen Markt geben. Die dann unter Umständen einsetzende Ausweitung der gesamten Transportvolumina wird zusammen mit einer verstärkten Rationalisierung den Eisenbahnunternehmen ihre vorerst erlittenen Einnahmeverluste mit Zinsen zurückerstatten, vorausgesetzt, daß alle künftigen Maßnahmen der Hohen Behörde und die der nationalen Regierungen sinnvoll aufeinander abgestimmt werden. Unter diesem Gesichtspunkt muß man die direkten internationalen Tarife der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahlgutheißen, wenn man ihre ökonomische und politische Zielsetzung sowie den von ihr eingeschlagenen Weg der Teilintegration akzeptiert. Davon hängt am Ende auch die Beurteilung aller tarifpolitischen Eingriffe der Hohen Behörde ab.-

- - - - -

Wortlaut der Vertragsbestimmungen für das Transportwesen in der
 =====
 Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl
 =====

Art.70 des Vertrages über die Gründung der Europäischen Gemeinschaft
 für Kohle und Stahl:

- (1) Es wird anerkannt, daß die Errichtung des gemeinsamen Marktes die Anwendung solcher Transporttarife für Kohle und Stahl erforderlich macht, die den in vergleichbarer Lage befindlichen Verbrauchern vergleichbare Preisbedingungen bieten.
- (2) Im Verkehr zwischen den Ländern der Gemeinschaft sind insbesondere die auf dem Herkunfts- oder Bestimmungsland der Erzeugnisse beruhenden Diskriminierungen bei den Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art verboten. Die Beseitigung dieser Diskriminierungen bringt insbesondere die Verpflichtung mit sich, auf die Kohlen- und Stahltransporte aus oder nach einem anderen Mitgliedstaat die Frachttafeln, Frachten und Tarifbestimmungen aller Art anzuwenden, die für die Binnentransporte der gleichen Güter gelten, sofern das Gut auf derselben Strecke befördert wird.
- (3) Die Frachttafeln und Tarifbestimmungen jeder Art, die auf die Binnentransporte von Kohle und Stahl innerhalb jedes Mitgliedstaates und zwischen den Mitgliedstaaten Anwendung finden, werden veröffentlicht oder der Hohen Behörde zur Kenntnis gebracht.
- (4) Die Anwendung von Ausnahmetarifen im Binnenverkehr zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohleförderung und Stahlerzeugung bedarf der vorherigen Genehmigung der Hohen Behörde, die sich vergewissert, daß die Maßnahmen mit den Grundsätzen des Vertrages im Einklang stehen; sie kann die Genehmigung befristet oder bedingt erteilen.
- (5) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Artikels sowie der anderen Vertragsbestimmungen bleibt die Verkehrspolitik, insbesondere die Aufstellung oder Änderung von Frachten und Beförderungsbedingungen jeder Art sowie die Änderung der Frachten zur Sicherung des finanziellen Gleichgewichts der Transportunternehmen, den gesetzlichen Vorschriften und Durchführungsbestimmungen eines jeden Mitgliedstaates unterworfen; das gleiche gilt für Maßnahmen der Koordinierung oder des Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Transportarten oder verschiedenen Leitungswegen.

§ 10 des Abkommens über die Übergangsbestimmungen

Ein Ausschuß von Sachverständigen, die von den Regierungen der Mitgliedstaaten ernannt werden, ist von der Hohen Behörde mit der Ausarbeitung von Vorschriften zu beauftragen, die zur Erreichung der in Art.70 des Vertrages bestimmten Ziele den Regierungen für die Transporte von Kohle und Stahl vorzuschlagen sind; die Hohe Behörde hat diesen Ausschuß unverzüglich einzuberufen.

Die zur Herbeiführung des Einverständnisses der Regierungen mit den verschiedenen vorgeschlagenen Maßnahmen erforderlichen Verhandlungen sind unbeschadet der Bestimmungen des Art.70 letzter

Absatz von der Hohen Behörde in die Wege zu leiten; diese hat gleichfalls die etwa notwendigen Verhandlungen mit beteiligten dritten Staaten einzuleiten.

Die von dem Ausschuß zu prüfenden Maßnahmen sind folgende:

1. Beseitigung der zu den Bestimmungen des Art.70 Abs.2 in Widerspruch stehenden Diskriminierungen;
2. für die Transporte innerhalb der Gemeinschaft Aufstellung von direkten internationalen Tarifen, die die Gesamtentfernung berücksichtigen und einen degressiven Charakter tragen, ohne der Aufteilung der Frachten auf die beteiligten Verkehrsunternehmen vorzugreifen;
3. Prüfung der bei den verschiedenen Beförderungsarten für Kohle und Stahl angewandten Frachten und Beförderungsbedingungen aller Art, damit sie im Rahmen der Gemeinschaft aufeinander abgestimmt werden, soweit dies für das ordnungsgemäße Arbeiten des gemeinsamen Marktes erforderlich ist; dabei sind unter anderem die Selbstkosten der Transporte zu berücksichtigen.

Der Sachverständigenausschuß hat seine Arbeiten spätestens innerhalb folgender Fristen abzuschließen:

- drei Monate für die unter 1 genannten Maßnahmen;
- zwei Jahre für die unter 2 und 3 genannten Maßnahmen.

Die unter 1 genannten Maßnahmen treten spätestens mit der Errichtung des gemeinsamen Marktes für Kohle in Kraft.

Die unter 2 und 3 genannten Maßnahmen treten gleichzeitig in Kraft, sobald das Einverständnis der Regierungen vorliegt. Falls jedoch zweieinhalb Jahre nach Errichtung der Hohen Behörde das Einverständnis der Regierungen der Mitgliedstaaten mit den unter 3 genannten Maßnahmen nicht herbeigeführt sein sollte, treten die unter 2 genannten Maßnahmen zu einem von der Hohen Behörde bestimmten Zeitpunkt allein in Kraft. In diesem Falle hat die Hohe Behörde auf Vorschlag des Sachverständigenausschusses die ihr notwendig erscheinenden Empfehlungen zu erteilen, um jede schwere Störung im Transportwesen zu vermeiden.

Die in Art.70 Abs.4 genannten und bei der Einsetzung der Hohen Behörde geltenden Tarifbestimmungen sind der Hohen Behörde mitzuteilen; diese hat für ihre Abänderungen die Fristen zu bewilligen, die erforderlich sind, um jede schwere wirtschaftliche Störung zu vermeiden.

Der Sachverständigenausschuß hat Abänderungen auszuarbeiten und den beteiligten Regierungen vorzuschlagen; diese werden die luxemburgische Regierung ermächtigen, die vorgeschlagenen Abänderungen auf die oben näher bezeichneten Maßnahmen und Grundsätze anzuwenden, um der besonderen Lage der luxemburgischen Eisenbahn Rechnung zu tragen.

Die beteiligten Regierungen werden nach Anhörung des Sachverständigenausschusses die luxemburgische Regierung, soweit es die besondere Lage erfordert, ermächtigen, die angenommene Lösung während des Dauerzustandes weiter anzuwenden.

Solange über die in den vorstehenden Absätzen vorgesehenen Maßnahmen keine Einigung zwischen den beteiligten Regierungen erzielt werden kann, braucht die luxemburgische Regierung die in Art.70 des Vertrages und in diesem Paragraphen angegebenen Grundsätze nicht anzuwenden.

- - - - -

Tabelle I Währungs-Umrechnungskurse der Eisenbahnen nach
dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956

	<u>1.1.53</u>	<u>1.5.56</u>
<u>Deutschland</u>	DM	DM
100 belg./luxembg.Fr.	8.44	8.45
100 franz.Fr.	1.21	1.20
100 hld.Gulden	111.10	110.90
 <u>Belgien</u>	 bfrs.	 bfrs.
100 luxembg.Fr.	100.--	100.--
100 franz.Fr.	14.45	14.35
100 hld.Gulden	1325.--	1325.--
100 DM	1200.--	1200.--
 <u>Frankreich</u>	 ffrs.	 ffrs.
100 belg./luxembg.Fr.	715.--	710.--
100 hld.Gulden	9500.--	9400.--
100 DM	8510.--	8500.--
 <u>Niederlande</u>	 hfl.	 hfl.
100 belg./luxembg.Fr.	7.70	7.70
100 franz.Fr.	1.10	1.10
100 DM	92.--	92.--

Quelle: Internationale Transport-Zeitschrift

Tabelle II Kohlenfrachten von verschiedenen Revieren nach verschiedenen Orten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl
nach dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956 (Frachten nach den Regeltarifen für Einzelsendungen von 20 t)

Revier:	R u h r			S a a r			L o t h r i n g e n			C e n t r e			L i m b u r g		
Frachtbasis:	Gelsenkirchen Hbf.			Reden-Grube			Béning			Charleroi			Heerlen		
Stichtag:	Ent- fer- nung km	1.1.53	1.5.56	Ent- fer- nung km	1.1.53	1.5.56	Ent- fer- nung km	1.1.53	1.5.56	Ent- fer- nung km	1.1.53	1.5.56	Ent- fer- nung km	1.1.53	1.5.56
Tarif:	6 B 1 DM/t	6 B 1 DM/t	7/1+Fk DM/t	302+102 DM/t	7/1+Fk DM/t	302+102 DM/t	7/1+Fk DM/t	302+102 DM/t	7/1+Fk DM/t	7/1+Fk DM/t	201+102 DM/t	7/1+Fk DM/t	601+102 DM/t	7/1+Fk DM/t	601+102 DM/t
<u>Nordrhein-Westfalen</u>															
Bielefeld	125	11.60	11.60	456	36.89	27.40	472	38.96	28.67	395	32.67	24.19	247	22.90	19.--
Bonn	116	11.--	11.--				281	28.76	20.41	239	81.87	17.23	114	13.50	11.40
Kleve	100	10.--	10.--												
Köln	93	9.40	9.40	277	27.69	20.42	286	29.16	20.61	216	19.57	16.09	90	10.90	9.50
Minden	170	14.50	14.50							440	35.17	26.79	292	25.40	20.50
Münster	73	7.80	7.80	419	35.39	26.24	432	36.76	27.30	338	29.07	21.29	190	19.20	16.10
Paderborn	129	11.90	11.90							397	32.77	24.29	249	23.10	19.20
Siegen	139	12.50	12.50												
<u>Niedersachsen</u>															
Braunschweig	285	19.70	19.70							555	40.57	32.09	407	31.30	24.80
Emden	247	+16.10	+16.10							498	38.17	29.99	350	28.50	22.70
Göttingen	242	18.20	18.20							510	38.67	30.49	362	29.--	23.--
Hannover	229	17.80	17.80	533	38.05	28.46	564	40.54	30.07						
Hildesheim	242	18.20	18.20							512	38.87	30.59	364	29.20	23.20
Oldenburg	229	17.80	17.80	568	39.99	29.50				480	37.27	29.09	390B 332H	23.34 27.50	17.60 21.80
Osnabrück	123	11.50	11.50	466	37.19	27.30	482	37.94	28.97	388	32.27	23.79	317B 240H	17.24 22.40	13.70 18.70
Salzgitter	288	19.80	19.80							558	41.07	32.19	410	31.50	24.90
Wilhelmshaven	281	+17.--	+17.--							532	39.87	31.29	440B 384H	27.04 30.10	20.50 24.--
Wolfsburg	311	20.60	20.60							581	41.97	32.99	433	32.30	25.60
Hamburg	346	+17.40	+17.40	688	43.49	31.50	700	45.36	32.97	611	43.07	33.79	463	33.70	26.60
Bremen	245	+16.10	+16.10							510	38.67	33.99	362	29.--	23.--
Bremerhaven	307	+17.40	+17.40	650	42.49	30.90				572	41.57	32.69	424	32.10	25.30
<u>Schleswig-Holstein</u>															
Kiel	457	+17.80	+17.80	795	45.69	33.20				722	45.77	35.19	574	36.20	28.10
Lübeck	412	+16.70	+16.70							677	44.27	34.39	529	34.70	27.40
Schleswig	489	+18.10	+18.10												
<u>Rheinland-Pfalz</u>															
Idar-Oberstein	299	20.20	20.20	56	10.89	7.20	93	13.94	9.94						
Kaiserslautern	309	20.60	20.60	56	10.75	7.17	87	13.24	9.48						
Koblenz	169	14.50	14.50	184	21.49	16.30	221	24.54	17.89	301	26.57	19.66	175	18.20	15.30
Landau	342	21.70	21.70	102	14.65	11.07	133	17.14	13.04						
Ludwigshafen	319	20.90	20.90	119	16.25	12.26	150	18.74	14.16						
Mainz	262	18.90	18.90	148	18.79	14.25	184	21.34	16.06	392	32.67	23.99	266	23.80	19.50
Trier	263	19.--	19.--	107	14.88	11.08	108	15.06	11.30				219	21.30	17.70
Worms	294	20.--	20.--	116	15.45	12.06	147	17.94	13.86						
Zweibrücken	362	22.40	22.40	29	8.75	5.27	60	11.24	7.58						

Es bedeutet: + Frachten nach AT 6 B 11; H = Grenzübergang Herzogenrath; B = Grenzübergang Bentheim

Tabelle II Kohlenfrachten von verschiedenen Revieren nach verschiedenen Orten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl nach dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956 (Frachten nach den Regeltarifen für Einzelsendungen von 20 t)

Revier:	Ruhr			Saar			Lothringen			Centre			Limburg		
Frachtbasis:	Gelsenkirchen Hbf.			Reden-Grube			Bénning			Charleroi			Heerlen		
Stichtag:	Ent-	1.1.53	1.5.56	Ent-	1.1.53	1.5.56	Ent-	1.1.53	1.5.56	Ent-	1.1.53	1.5.56	Ent-	1.1.53	1.5.56
Tarif:	fer-	6 B 1	6 B 1	fer-	7/1+Fk	302+102	fer-	7/1+Fk	302+102	fer-	Kl.9+Fk	201+102	fer-	Kl.D+Fk	601+102
	nung	DM/t	DM/t	nung	DM/t	DM/t	nung	DM/t	DM/t	nung	DM/t	DM/t	nung	DM/t	DM/t
	km			km			km			km			km		
<u>Hessen</u>															
Darmstadt	295	20.10	20.10	125	16.75	12.65	190	21.94	16.42						
Eschwege	291	19.90	19.90	379	32.85	24.43	410	35.34	26.03						
Frankfurt	271	19.20	19.20	179	20.75	15.99	210	23.24	17.52	420	34.07	25.59	294	25.50	20.50
Fulda	290	19.90	19.90	285	27.65	20.66	316	30.14	21.69						
Giessen	207	16.80	16.80	240	25.15	19.05	271	27.64	19.84						
Hersfeld	287	19.80	19.80	328	30.25	22.23	359	32.74	23.36						
Kassel	228	17.70	17.70	374	32.35	24.23	405	34.84	25.83						
Marburg	194	16.10	16.10	269	26.95	20.10	300	29.44	21.52						
Wetzlar	195	16.10	16.10	252	26.15	19.41	283	28.64	20.40						
Wiesbaden	264	19.--	19.--	162	19.85	15.04	193	22.34	16.50						
<u>Baden-Württemberg</u>															
Aalen	497	25.90	25.90	314	29.35	21.72	233	32.36	25.10						
Basel-Weil	574	27.20	27.20	341	30.75	22.47	280	24.63	20.24						
Biberach a.d.Riss	585	27.40	27.40	368	32.35	23.84	387	35.56	24.66						
Freiburg	513	26.20	26.20	280	27.55	20.58	226	23.35	17.90						
Heilbronn	406	23.90	23.90	313	23.65	17.70	239	25.16	18.70						
Karlsruhe	381	23.10	23.10	148	18.45	14.18	167	18.86	14.81						
Kehl	457	25.60	25.60	224	23.95	18.27	139	14.05	12.10						
Konstanz	624	28.--	28.--	391	33.15	25.--	347	32.85	22.85						
Mannheim	322	21.--	21.--	126	16.75	12.74	157	19.24	14.50	453	35.87	27.59	327	27.10	21.80
Offenburg	450	25.40	25.40	217	23.95	17.90	163	18.45	14.54						
Pforzheim	412	24.10	24.10	179	20.75	16.--	198	21.46	16.48						
Stuttgart	454	25.50	25.50	237	25.15	18.95	256	26.26	19.43	582	41.97	32.99	459	33.70	26.50
Tübingen	508	26.10	26.10	275	27.15	20.28	294	29.16	20.87						
Tuttlingen	551	26.80	26.80	318	29.75	21.82	294	29.35	20.77						
Ulm	547	26.70	26.70	330	30.25	22.29	349	33.16	22.94						
Waldshut	629	28.10	28.10	396	33.55	25.10	335	29.73	22.44						
<u>Bayern</u>															
Aschaffenburg	293	20.--	20.--	197	22.35	16.84	228	24.84	18.33						
Augsburg	592	27.50	27.50	418	34.75	25.88	449	37.24	27.47						
Bamberg	454	25.50	25.50	358	31.75	23.26	389	34.24	24.79						
Bayreuth	523	26.30	26.30	451	35.15	26.96	482	38.64	28.57						
Coburg	440	25.10	25.10	410	34.45	25.58	441	36.94	27.17						
Lindau	674	28.80	28.80	453	36.25	27.06	409	36.75	25.76						
Marktreudwitz	572	27.20	27.20	500	37.95	28.36	531	40.44	29.97						
München	653	28.50	28.50	482	37.65	28.06	510	40.04	29.57						
Nürnberg	494	25.90	25.90	344	30.95	22.67	429	36.24	26.78						
Passau	705	29.30	29.30	609	40.65	29.76	640	43.14	31.38						
Regensburg	587	27.40	27.40	491	37.85	28.36	522	40.34	29.97						
Schweinfurt	397	23.60	23.60	301	28.65	21.03	322	31.14	22.12						
Selb	575	27.20	27.20	503	37.95	28.36	534	40.44	29.98						
Würzburg	383	23.10	23.10	287	27.95	20.56	318	30.44	21.89	554	40.57	32.09	428	32.10	25.50

Tabelle II Kohlenfrachten von verschiedenen Revieren nach verschiedenen Orten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl nach dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956 (Frachten nach den Regeltarifen für Einzelsendungen von 20 t)

Revier: Frachtbasis:	R u h r Gelsenkirchen Hbf.			L o t h r i n g e n Béning			Nord et Pas de Calais Lens			C e n t r e Charleroi		
Stichtag:	Ent- fer- nung	1.1.1953	1.5.1956	Ent- fer- nung	1.1.1953	1.5.1956	Ent- fer- nung	1.1.1953	1.5.1956	Ent- fer- nung	1.1.1953	1.5.1956
Tarif:	6 B 1+7/1 km	ffrs/t	ffrs/t	7 Kap.1 km	7/1 ffrs/t	EUR901 ffrs/t	7 Kap.1 km	7/1 ffrs/t	EUR901 ffrs/t	K1.9+7/1 km	ffrs/t	201+302 ffrs/t
Frankreich												
Amiens	B 483	3365	2413	406	2165	2185	88	876	873	215	1826	1444
Bordeaux-Bastide	B1135	5263	4547	946	3479	3485	809	3202	3207	867	3724	3371
Calais-Ville	B 490	3384	2438	494	2455	2444	105	992	975	230	1926	1480
Clermont-Ferrand	930	4559	4202	626	2819	2824	639	2819	2824	697	3396	3043
Colmar	565	3433	2879	184	1402	1373	542	2610	2614	507	2873	2504
Dijon-Ville	635	3676	3191	331	1936	1907	525	2554	2559	493	2809	2450
Grenoble	943	4606	4250	639	2819	2824	833	3241	3246	801	3606	3252
Le-Havre	B 672	4056	3247	590	2720	2725	277	1729	1734	404	2517	2105
Lille-Sud	B 388	2800	2005	392	2132	2137	32	535	529	128	1342	1046
Limoges-Montjovis	B 960	4888	4172	759	3083	3088	634	2819	2824	692	3349	2996
Lyon Vaise	827	4294	3938	523	2554	2559	717	3004	3009	685	3349	2996
Le Mans	B 761	4348	3626	626	2819	2824	435	2261	2250	493	2809	2450
Marseille-Maritime	1158	5021	4665	854	3281	3286	1048	3676	3633	1016	4041	3648
Metz-Ville	365	2460	1994	61	720	701	352	2001	2006	277	1929	1596
Mulhouse-Ville	606	3578	3058	225	1546	1540	583	2720	2725	508	2925	2518
Nancy-Ville	422	2834	2227	119	1068	1063	393	2132	2137	318	2139	1739
Nantes-Etat	B 946	4888	4172	799	3162	3167	616	2772	2777	675	3349	2948
Orléans	B 676	4089	3292	487	2422	2444	350	2001	1973	408	2550	2151
Paris la Chapelle	697	3872	3414	413	2197	2185	217	1509	1502	275	2066	1659
Reims	546	3359	2745	262	1693	1697	210	1509	1463	209	1807	1430
Rouen-Martainville	B 602	3825	2935	520	2554	2503	207	1473	1463	334	2286	1871
Strasbourg-Ville	K 477	2608	2370	119	1068	1063	511	2499	2503	435	2647	2169
Thionville	335	2275	1857	69	751	759	390	1936	1907	247	1742	1480
Toulouse-Matabiau	1322	5377	5012	1018	3597	3633	942	3479	3485	1000	4001	3648
Tours	905	4512	4155	601	2772	2777	464	2358	2379	522	2905	2568
Troyes	596	3543	3013	292	1803	1807	363	2034	2038	362	2386	1974
Paris la Chapelle	B 543	3605	2667									

Es bedeutet: B = Leitungsweg in der Verkehrsrelation Ruhr-Frankreich über Belgien (Grenzübergänge Aachen-West/Montzen und Erquelinnes)
 K = Leitungsweg in der Verkehrsrelation Ruhr-Frankreich über Grenzübergang Kehl. - Alle nicht bezeichneten Entfernungen
 beziehen sich auf den Weg von der Ruhr über das Saargebiet (Grenzübergang Palzem/Nennig)

Tabelle II Kohlenfrachten von verschiedenen Revieren nach verschiedenen Orten innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl nach dem Stand vom 1.1.1953 und 1.5.1956 (Frachten nach den Regeltarifen für Einzelsendungen von 20 t)

Revier: Frachtbasis:	R u h r Gelsenkirchen Hbf.			L o t h r i n g e n Béning			Nord et Pas de Calais Lens			C e n t r e Charleroi			L i m b u r g Heerlen		
Stichtag:	Ent- fer- nung km	1.1.53 bfrs/t	1.5.56 bfrs/t	Ent- fer- nung km	1.1.53 bfrs/t	1.5.56 bfrs/t	Ent- fer- nung km	1.1.53 bfrs/t	1.5.56 bfrs/t	Ent- fer- nung km	1.1.53 bfrs/t	1.5.56 bfrs/t	Ent- fer- nung km	1.1.53 bfrs/t	1.5.56 bfrs/t
Tarif:	6Bl+Kl.9	102+201		7/1+Kl.9	302+201		7/1+Kl.9	302+201		Kl.9	201A		Kl.D+Kl.9	601+201	
<u>Belgien</u>															
Antwerpen-Oost	274	276	222	386	328	283	178	220	176	103	120	118	131		127
Arlon	327	292	241	149	211	171	305	269	240	167	139	160	204		168
Bruxelles-Midi	276	277	222	354	319	267	146	215	161	61	92	84	144		138
Gent-Oost	320	290	240	402	333	294	117	189	140	110	122	122	188		132
Liège	182	227	182	300	303	242	236	249	208	97	118	113	59		70
Namur	246	268	212	287	299	238	177	232	178	38	70	67	115		115
Oostende (Kaai)	383	308	274	464	351	328	134	203	152	173	140	163	251		193
Tarif:	6Bl+Kl. D	102+601		7/1+Kl. D	302+601		7/1+Kl. D	302+601		Kl.9+Kl. D	201+601		Kl. D	Barème A	
	hfl/t	hfl/t		hfl/t	hfl/t		hfl/t	hfl/t		hfl/t	hfl/t		hfl/t	hfl/t	
<u>Niederlande</u>															
Amsterdam-Doklaan	217	12.46	10.38	524		25.24	357	23.08	16.86	264	15.58	12.67	220	7.50	8.60
Arnhem	132	10.46	8.84	484		22.68	343	23.28	17.14	240	14.98	12.31	152	6.10	7.30
Eindhoven	136	11.33	9.72	401		22.17	274		16.79	187	13.48	11.57	97	4.70	5.80
Enschede-Zuid	101	10.65	9.80				424	25.28	18.96	321	16.98	13.69	233	7.70	8.90
Den Haag H.S.	256	13.46	11.01	505	30.52	25.22	297	22.22	15.84	223	14.53	12.19	230	7.70	8.70
Groningen	261	13.76	11.02				517	26.28	21.34	414	17.98	16.01	327	8.70	11.10
Nijmegen	128	12.04	11.01							216	14.38	11.96	129	5.70	6.70
Rotterdam-Noord	247	13.26	10.80	489	30.12	24.72	281	21.82	15.44	207	14.13	11.95	210	7.50	8.40
Tilburg	173	12.33	10.35	438	28.75	22.98	253	20.48	15.87	150	12.18	10.95	134	5.80	6.80
Utrecht-Centraal	189	11.96	9.88	481		24.04	324	22.78	16.77	221	14.48	11.98	177	6.70	7.80

Tabelle III a)

Eingangspreise für Ruhr- und Saarkohle an verschiedenen Orten in Süddeutschland

Stand am 1. Januar 1953

Revier: Frachtbasis:	R u h r		S a a r		Fracht- vorsprung		Ortspreis- vorsprung	
	Gelsenkirchen Hbf.		Reden-Grube		Ruhr		Ruhr	
	DM/t	DM/t	Preis- Zone	Basis- Preis DM/t	Fracht DM/t	Ortspreis ⁴⁾ DM/t	DM/t	DM/t
Empfangsort	DM/t	DM/t						
Rheinland-Pfalz								
Idar-Oberstein	20.20	71.70	I	58.50	10.89	73.59	9.31	1.89
Kaiserslautern	20.60	72.10	I	58.50	10.75	73.45	9.85	1.35
Koblenz	14.50	66.--	III	50.--	21.49	75.69		9.69
Löndau	21.70	73.20	II	51.50	14.65	70.35	7.05	2.85
Ludwigshafen	(20.90	72.40	II	51.50	16.25	71.95	4.65	0.45
	(11.70W	63.20					4.55W	8.75W
Mainz	(18.90	70.40	II	51.50	18.79	74.49	0.11	4.09
	(11.08W	62.58					7.71W	11.91W
Trier	19.--	70.50	I	58.50	14.88	77.58	4.12	7.08
Worms	(20.--	71.50	II	51.50	15.45	71.15	4.55	0.35
	(11.70W	63.20					3.75W	7.95W
Zweibrücken	22.40	73.90	I	58.50	8.75	71.45	13.65	2.45
Hessen								
Darmstadt	20.10	71.60	II	51.50	16.75	72.45	3.35	0.85
Bachwege	19.90	71.40	II	51.50	32.85	88.55		17.15
Frankfurt	(19.20	70.70	II	51.50	20.75	76.45	12.95	5.75
	(11.76W	63.26					1.55	13.19W
Fulda	19.90	71.40	II	51.50	27.65	83.35	8.99W	11.95
Gießen	16.80	68.30	II	51.50	25.15	80.85		12.55
Hersfeld	19.80	71.30	II	51.50	30.25	85.95	8.35	12.55
Kassel	17.70	69.20	II	51.50	32.35	88.05	10.45	14.65
Marburg	16.10	67.60	II	51.50	26.95	82.65	14.65	18.85
Wetzlar	16.10	67.60	II	51.50	26.15	81.85	10.85	15.05
Wiesbaden	19.--	70.50	II	51.50	19.85	75.55	10.05	14.25
							0.85	5.05
Baden-Württemberg								
Aalen	25.90	77.40		51.50	29.35	85.05	3.45	7.65
Basel-Weil	19.45W	70.95		51.50	30.75	86.45	11.30W	15.50W
Biberach a.d.R.	27.40	78.90	"	51.50	32.35	88.05	4.95	9.15
Freiburg	26.20	77.70	"	51.50	27.55	83.25	1.35	5.55
Heilbronn	(23.90	75.40	"	51.50	23.65	79.35	0.25	3.95
	(13.60W	65.10					10.05W	14.25W
Karlsruhe	(23.10	74.60	"	51.50	18.45	74.15	4.65	0.45
	(13.12W	64.62					5.33W	9.53W
Kehl	(25.60	77.10	"	51.50	23.95	79.65	1.65	2.55
	(15.45W	66.95					8.50W	12.70W
Konstanz	28.--	79.50	"	51.50	33.15	88.85	5.15	9.35
Mannheim	(21.--	72.50	II	51.50	16.75	72.45	4.25	0.05
	(11.70W	63.20					5.05W	9.25W
Offenburg	(25.40	76.90	"	51.50	23.95	79.65	1.45	2.75
	(23.04G	74.54					0.91G	5.11G
Pforzheim	(24.10	75.60	"	51.50	20.75	76.45	3.35	0.85
	(21.36G	72.86					0.61G	3.59G
Stuttgart	25.50	77.--	"	51.50	25.15	80.85	0.35	3.85
	(23.26G	74.76					1.89G	6.09G
Tübingen	26.10	77.60	"	51.50	27.15	82.85	1.05	5.25
Tutlingen	26.80	78.30	"	51.50	29.75	85.45	2.95	7.15
Ulm	26.70	78.20	"	51.50	30.25	85.95	3.55	7.75
Walshut	28.10	79.60	"	51.50	33.55	89.25	5.45	9.65
Bayern								
Aschaffenburg	(20.--	70.50	Bayern	50.--	22.35	76.55	2.35	6.05
	(12.42W	63.92					9.93W	12.63W
Augsburg	27.50	79.--	"	50.--	34.75	88.95	7.25	9.95
Bayreuth	26.30	77.80	"	50.--	36.15	90.35	9.85	12.55
Coburg	25.10	76.60	"	50.--	34.45	88.65	9.35	12.05
Lindau	28.80	80.30	"	50.--	36.25	90.45	7.45	10.15
München	28.50	80.--	"	50.--	37.65	91.85	9.15	11.85
Nürnberg	25.90	77.40	"	50.--	30.95	85.15	5.05	7.75
Passau	29.30	80.80	"	50.--	40.65	94.85	11.35	14.05
Regensburg	27.40	78.90	"	50.--	37.85	92.05	10.45	13.15
Schweinfurt	23.60	75.10	"	50.--	28.65	82.85	5.05	7.75

- 1) Es bedeutet: W = reine Wasserfracht (ohne Kleinwasserzuschläge), Vorlaufkosten mit 4.15 DM/t
 G = Fracht des gebrochenen Weges, zusammengesetzt aus Oberrheinzuschlag und Ablauf-
 fracht nach AT 6 U 1.-- Die übrigen Frachten gelten für den reinen Bahnbeweg
- 2) Ab-Zeche-Preis für Flammkohle Nuss II (28-40% flucht.Bestandteile) ab 1.5.52 bis 1.2.53 in Höhe
 von 49.50 DM/t zuzüglich 2.--DM/t für Bergarbeiterwohnungsbaugabe; Gesamt-Preis 51.50 DM/t
- 3) Preise für Flammkohle Nuss 2 (trocken, 39-42% flucht.Bestandteile). Preisstellung für Industrie
 und Kleinverbraucher.
- 4) Zum Zonenpreis sind jeweils 4.20 DM/t als Zuschlag hinzu gerechnet. Davon entfallen 2.--DM/t
 auf den "Preisausgleich", der 1953 an Stelle der Bergarbeiterwohnungsbaugabe erhoben wurde;
 1.50 DM/t auf die Zollsatzausgleichsteuer (4% von 38.--DM) und 0.70 DM/t auf bahneigene
 Grenzabfertigungsgebühren.

Tabelle III b)

Einstandspreise für Ruhr- und Saarkohle an
verschiedenen Orten in Süddeutschland

Stand am 1. Mai 1956

Revier: Frachtbasis:	Ru h r		S a a r		Fracht- vorsprung		Ortspreis- vorsprung	
	Gelsenkirchen Hbf.		Reden-Grube		Ruhr		Ruhr	
	Fracht 1) Ortspreis ²⁾	DM/t	Preis- Zone	Basis- Preis ³⁾	DM/t	DM/t	DM/t	DM/t
Empfangsort	DM/t	DM/t						
Rheinland-Pfalz								
Idar-Oberstein	20.20	79.01	I	75.---	7.20		13.---	6.19
Kaiserslautern	20.60	79.41	I	75.---	9.17		13.43	5.76
Koblenz	14.50	73.31	III	65.81	16.30	1.80		11.80
Landau	21.70	80.51	II	75.---	11.07		10.63	8.56
Ludwigshafen	20.90	79.71	III	65.81	12.26	0.56W	8.64	1.36
	(11.70W	70.51						10.56W
Mainz	(18.90	77.71	III	65.81	14.25		4.65	5.35
	11.08W	69.89				3.17W		13.17W
Trier	19.---	77.81	II	75.---	11.08		7.92	11.27
Worms	(20.---	78.81	III	65.81	12.06	0.36W	7.94	2.06
	11.70W	70.51						10.36W
Zweibrücken	22.40	81.21	I	75.---	5.27		17.13	2.06
Hessen								
Darmstadt	20.10	78.91	III	65.81	12.65		7.45	2.55
Eschwege	19.90	78.71	III	65.81	24.43	4.53		14.53
Frankfurt	(19.20	78.01	III	65.81	15.99		3.21	6.79
	11.76W	70.57				4.23W		14.23
Fulda	19.90	78.71	III	65.81	20.66	0.76		10.76
Giessen	16.30	75.61	III	65.81	19.05	2.25		12.25
Hersfeld	19.80	78.61	III	65.81	22.29	2.49		12.49
Kassel	17.70	76.51	III	65.81	24.23	6.53		16.53
Marburg	16.10	74.91	III	65.81	20.10	4.---		14.---
Wetzlar	16.10	74.91	III	65.81	19.41	3.31		13.31
Wiesbaden	19.---	77.81	III	65.81	15.04		3.96	6.04
Baden-Württembg.								
Aalen	25.90	84.71	IVA	66.81	21.72		4.18	6.82
Basel-Weil	19.45W	78.26	IVA	66.81	22.47	3.02W		14.02W
Biberach(Riss)	27.40	86.21	IVA	66.81	23.84		3.56	7.44
Freiburg	26.20	85.01	IVB	75.---	20.58		5.62	13.57
Heilbronn	(23.90	82.71	IVA	66.81	17.70	4.10W	6.20	4.80
	13.60W	72.41						15.10W
Karlsruhe	(23.10	81.91	IVA	66.81	14.18	1.06W	8.92	2.68
	13.12W	71.93						12.06W
Kehl	(25.60	84.41	IVB	75.---	18.27	2.82W	7.33	11.86
	15.45W	74.26						22.01W
Konstanz	28.---	86.81	IVA	66.81	25.---		3.---	8.---
Mannheim	(21.---	79.81	III	65.81	12.74	1.04W	8.26	1.74
	11.70W	70.51						11.04W
Offenburg	(25.40	84.21	IVB	75.---	17.90		7.50	11.69
	22.73G	81.54					4.83G	14.36G
Pforzheim	(24.10	82.91	IVA	66.81	16.---		8.10	2.90
	21.05G	79.86					5.05G	5.95G
Stuttgart	(23.50	84.31	IVA	66.81	18.95		6.55	4.45
	23.---G	91.81					4.05G	6.95G
Tübingen	26.10	84.91	IVA	66.81	20.28		5.82	5.18
Tuttlingen	26.80	85.61	IVA	66.81	21.82		4.98	6.02
Ulm	26.70	85.51	IVA	66.81	22.29		4.41	6.59
Waldshut	28.10	86.91	IVA	66.81	25.10		3.---	8.---
Bayern								
Aschaffenburg	(20.---	78.81	V	65.31	16.84		3.16	6.34
	12.42W	71.23				4.42W		13.92
Augsburg	27.50	86.31	V	65.31	25.88		1.62	7.88
Bayreuth	26.30	85.11	VI	64.31	26.96	0.66		9.16
Coburg	25.10	83.91	VI	64.31	25.58	0.48		8.98
Lindau	28.80	87.61	V	65.31	27.06		1.74	7.76
München	28.50	87.31	VI	64.31	28.06		0.44	8.06
Nürnberg	25.90	84.71	VI	64.31	22.67		3.23	5.27
Passau	29.30	88.11	VI	64.31	29.76	0.46		8.96
Regensburg	27.40	86.21	VI	64.31	28.36	0.96		9.46
Schweinfurt	23.60	82.41	V	65.31	21.03		2.57	6.93

- 1) Es bedeutet: W = reine Wasserfracht (ohne Kleinwasserzuschläge), Vorlaufkosten mit 4.15 DM/t
G = Fracht des gebrochenen Weges, zusammengesetzt aus Oberrheinzuschlag und Ablauf-
fracht nach AT 6 U 1.- Die übrigen Frachten gelten für den reinen Bahnweg.
- 2) Ab-Zeche-Preis für die gleiche Kohlensorte wie in Tabelle IIIa) in Höhe von 58.81 DM/t ohne
Beigearbeiterwohnungsbaubeitrag, die ab 1.7.1955 entfiel, aber einschliesslich Montan-Ausgleichs-
Umlage mit 0.31 DM/t.
- 3) Preise nach Zeche Güttelborn, Nuss 2 (vergleichbare Qualität mit der ausgewählten Ruhrkohle).
teile) der Zeche Waggon ab Grube einschliesslich 0.31 DM/t Montanumlage.
Preis je t frei Waggon ab Grube einschliesslich 3.---DM/t Nebenkosten zugeschiegen. Davon entfallen 2.28 DM/t auf die
- 4) Zum Zonenpreis sind jeweils 3.---DM/t Nebenkosten und französische Grenzabfertigungsgebühren.
Umsatzgleichssteuer, der Rest auf deutsche und französische Grenzabfertigungsgebühren.

L e b e n s l a u f

Am 9. Februar 1930 wurde ich als zweiter Sohn des Kaufmanns Heinrich Fredeke und dessen Ehefrau Ida, geb. Vonderach, in Helmstedt, Kreis Braunschweig, geboren.

Nach dem Besuch der Volksschule in Villingen und Lahr im Schwarzwald, wohin mein Vater nach Übernahme einer Anstellung bei der Wehrmachtsverwaltung dienstlich versetzt wurde, trat ich am 28. März 1940 in die Oberrealschule in Lahr ein und legte an dieser Anstalt im Juli 1949 die Reifeprüfung ab.

Am 1. September 1949 begann ich in der Firma Skrebba-Werk K.G., Büromaschinenfabrik in Lahr, eine kaufmännische Lehre, die ich mit der Kaufmannsgehilfenprüfung am 20. Juli 1950 vor der Industrie- und Handelskammer in Lahr abschloß.

Ab November 1950 studierte ich Rechts- und Staatswissenschaft an der Albert-Ludwigs-Universität in Freiburg im Breisgau, vorwiegend in der Fachrichtung Volkswirtschaft. Vom zweiten Semester bis zum Abschluß des Examens wurde ich von der Studienstiftung des Deutschen Volkes gefördert.

Meine akademischen Lehrer waren die Professoren Beyerle, Boehmer, von Caemmerer, von Dietze, Gerber, Hensel, Hoeniger, Liefmann-Keil, Lohmann, Lutz, Maunz, Schmitt, Schönke, Schrade, Schühly, Wilken und Erik Wolf.

Am 3. November 1954 bestand ich an der Universität Freiburg die Diplom-Prüfung für Volkswirte. Nach einer anschliessenden Tätigkeit von mehreren Monaten in einer Sparkasse und in der Verkaufsabteilung eines Industrieunternehmens widmete ich mich ausschließlich der Ausarbeitung der vorliegenden Dissertation.

Am 17. Juli 1957 promovierte ich an der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der Albert-Ludwigs-Universität Freiburg zum Dr. rer. pol.



